



مجلة

القلزم



للدراستات السياسية والقانونية

ISSN: 1858 - 9979

مجلة علمية دولية محكمة ربع سنوية تصدر عن
مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر- السودان- بالشراكة مع جامعة البليدة 2- الجزائر

في هذا العدد :

- ظاهرة الاتجار بالبشر في دول حوض البحر الأحمر وأثرها على الأمن الإقليمي.
د. ابتهاج جمال الدين الصادق - د. أحمد يوسف فلك البلول
- مستقبل التنافس الدولي والمتغيرات الجيوسياسية في حوض البحر الأحمر
د. أبوبكر فضل محمد عبدالشافع
- الاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة البحر الأحمر من وجهة القانون الدولي الخاص.
أ. عدنان يونس مخير
- الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر
د. أمل عبد المعز الحميري
- حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
د. مهند أحمد المفتي - د. يونس أحمد آدم القدال



العدد السادس (خاص)- ذو القعدة 1442هـ - يونيو 2021م

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 والإستشارية

- أ.د. خريف عبد الوهاب - جامعة لونيبي علي - البليدة - 02 الجزائر
أ.د. محمد حسين أبوصالح - 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 لونيبي علي - البليدة - 02 - الجزائر
د. صلاح الداودي حب الله - جامعة قرطاج - بتونس
د. ريم موسى - استاذ العلوم السياسية - جامعة بحري - السودان
د. ناهض ابو 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 لونيبي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. ماجد بن ثابت بن غازي الشيباني - جامعة الأمير سطات - المملكة العربية السعودية
د. عقاب عبد الصمد - جامعة لونيبي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. يونس محمد آدم القدال - جامعة الزعيم الأزهرى - السودان
د. عبد الحكيم دهبى - جامعة لونيبي علي - البليدة - 02 الجزائر
د. سليم لعاب - جامعة لونيبي علي - البليدة - 02 الجزائر

هيئة التحرير

المشرف العام

د. نسيم بهلول

رئيس التحرير

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: rsbcsc@gmail.com

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

موجهات النشر

تعريف المجلة:

مجلة (الْقُلُوم) للدراسات السياسية والقانونية مجلة علمية دولية محكمة تصدر عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر بالشراكة مع جامعة البليدة - الجزائر. تهتم المجلة بالبحوث والدراسات السياسية والقانونية 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 بالأرقام 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

- ظاهرة الاتجار بالبشر في دول حوض البحر الأحمر وأثرها على الأمن الإقليمي.....(7-24)
د. ابتهاج جمال الدين الصادق - د. أحمد يوسف فنك البلول
- مستقبل التنافس الدولي والمتغيرات الجيوسياسية في حوض البحر الأحمر.....(25-62)
د.أبوبكر فضل محمد عبدالشافع
- حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني.....(63-90)
د.مهند أحمد المفتي - د. يونس أحمد آدم القدال
- الملاحة البحرية في البحر الأحمر الفرص والمخاطر.....(91-132)
أ.فتح الرحمن جبارة العوض الخضر
- اتحاد الدول المطلة على حوض البحر الأحمر.....(133-148)
د.أمينة العريمي
- طبيعة الوجود الروسي في البحر الأحمر.....(149-170)
د. ريم محمد موسى حبيب الله
- الاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة البحر الأحمر
من وجهة القانون الدولي الخاص.....(171-194)
أ. عدنان يونس مخير
- الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر.....(195-222)
د. أمل عبد المعز الحميري
- دور النفط في إزدياد أهميه البحر الأحمر.....(223-236)
د.أميرة علي أحمد همت

بسم الله الرحمن الرحيم

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

وبعد

القارئ الكريم:

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته. يسرنا في مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر- السودان، وعبر مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية التي تصدر بالشراكة مع جامعة البليدة - الجزائر أن نضع بين يديك العدد السادس من المجلة، وهو عدد (خاص) تم تخصيص مواضيعه وبحوثه للبحر الأحمر من الناحية السياسية والقانونية .

القارئ الكريم:

يأتي هذا العدد في إطار مجهودات المركز الرامية للبحث والتنقيب في البحر الأحمر بكل فروع المعرفة فيه. وهذه البحوث ثمرة مجهود بحثي كبير ونواة لموسوعة البحر الأحمر المشروع الذي يعكف المركز على إنجازه بالصورة التي تلبي طموحات وتطلعات المختصين والباحثين والمهتمين بالبحر الأحمر. ويتمدد خالص شكرنا وامتناننا لجميع الخبراء والمفكرين الذين أسهموا في أن يرى هذا العدد النور من السودان، والعراق ، اليمن، .

القارئ الكريم:

نأمل أن يكون هذا العدد بداية لانطلاقة علمية لإعداد بحوث ودراسات تهتم بالبحر الأحمر، ونفخر في مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر- السودان بالعمل على هذا المشروع الكبير.

أسرة التحرير

ظاهرة الاتجار بالبشر في دول حوض البحر الأحمر وأثرها على الأمن الإقليمي

أ.مشارك- كلية العلوم السياسية والدراسات

الاستراتيجية- جامعة الزعيم الأزهري

باحث في الدراسات الاستراتيجية

د. ابتهاج جمال الدين الصادق

د. أحمد يوسف فلك البول

المستخلص :

هدفت الدراسة لاستعراض ظاهرة الاتجار بالبشر في دول حوض البحر الأحمر، ودراسة أسباب انتشارها وتحديد الآثار الناتجة عنها، وتحليل انعكاساتها على أمن دول حوض البحر الأحمر. اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي والمنهج التاريخي لاختبار صحة الفرضيات. وتبين من خلال الدراسة أن هناك أسباباً مختلفة تؤدي لانتشار ظاهرة الاتجار بالبشر في منطقة دول حوض البحر الأحمر تراوحت بين أسباب سياسية تمثلت في عدم إتاحة الحريات واستبداد الأنظمة السياسية، وأمنية ناتجة عن الصراعات والحروب في هذه الدول، أسباب اقتصادية حيث تعاني هذه الدول من الفقر وانخفاض مستوى الدخل. وتبين أن لتجارة البشر عدة آثار سلبية منها آثار سياسية وأمنية حيث تذهب بعض أموال تجارة البشر لتمويل العمليات الإرهابية، كما يتم أحياناً استغلال المتاجرة بهم في الحروب، وكذلك هناك آثار اقتصادية مثل زيادة نسبة البطالة وزيادة جرائم غسل الأموال وفشل العديد من السياسات الاقتصادية للدولة وزيادة الأعباء المالية على الدول المصدرة والمستقبلة الناجمة عن عمليات مكافحة الاتجار بالبشر، كما أن هناك آثار اجتماعية تتمثل في صعوبة انخراط المتاجرة بهم في المجتمع وظهور عادات اجتماعية غريبة على المجتمعات المستقبلية. كما أن هناك آثاراً صحية تتمثل في انتقال الأمراض المعدية مما يؤثر على الأمن الصحي للدولة. وأوصت الدراسة بضرورة التنسيق والتعاون بين جميع دول الحوض لمحاربة هذه الظاهرة، وضرورة نشر الوعي بخطورة الهجرة غير الشرعية وما يترتب عليها.

Abstract :

The study aimed to review the phenomenon of human trafficking in the countries of the Red Sea basin, to study its causes, to determine the impact, and to analyze its implications for the security of the countries of the Red Sea basin. The analytical descriptive method and the historical methods were used to test the validity of the hypotheses. It was found that there are various reasons that lead to the spread of the phenomenon of human trafficking in the countries of the Red Sea basin, ranging between political reasons represented in the lack of freedoms and the tyranny of political regimes, security resulting from conflicts and wars in

these countries, and economic reasons, as these countries suffer from poverty and low income level. It has been shown that human trafficking has several negative effects, including political and security effects, as some of the money from human trade goes to finance terrorist operations, and traffickers are sometimes exploited in wars, as well as there are economic effects such as an increase in unemployment, an increase in money laundering crimes, and the failure of many of the state's economic policies and increase financial burdens on the exporting and receiving countries resulting from the operations of combating human trafficking, and there are social implications represented in the difficulty of traffickers' involvement in society and the emergence of strange social habits on receiving societies, and there are health effects represented in the transmission of infectious diseases, which affect the health security of the state. The study recommended the necessity of coordination and cooperation between all the Basin countries to combat this phenomenon, and the necessity to spread awareness of the danger of illegal immigration and its consequences.

مقدمة:

تعد ظاهرة الاتجار بالبشر أحد أبرز المخاطر التي باتت تهدد الإنسانية وتشغل الدول والمنظمات، فبعد التقدم الكبير الذي حققته البشرية في مجال حقوق الإنسان وتحقيق العدالة لكافة الشعوب والمجتمعات، أتت تجارة البشر كأحد أسوأ أشكال الانتهاكات لحرية وكرامة وحياة الإنسان. انتشرت ظاهرة الاتجار بالبشر في دول حوض البحر الأحمر مثلها مثل غالبية دول العالم، واتخذت صوراً مختلفة حيث تتباين أساليب تجارة البشر في دول الحوض من العمالة القسرية إلى الاستغلال الجنسي والتسول وبيع الأعضاء البشرية إضافة لاستخدامهم في الحروب في بعض الدول التي بها حروب وصراعات. من المتوقع أن تختلف الأسباب وراء ظاهرة تجارة البشر في دول حوض البحر الأحمر باختلاف دوله من حيث اختلاف الأنظمة السياسية والأوضاع الاقتصادية والأمنية لهذه الدول، وهذا الاختلاف من المؤكد أنه سينتج آثاراً مختلفة على أمن دول حوض البحر الأحمر. إن ما يميز جريمة الاتجار بالبشر هو ارتباطها بالجريمة المنظمة والتطور في مجال التكنولوجيا والاتصالات، وهو ما يجعل إمكانية مكافحتها صعبة وتتطلب توحيد الجهود الدولية لمجابهتها.

ظاهرة الاتجار بالبشر Human Trafficking :

تجارة البشر:

عرف الرق (العبودية) منذ فجر التاريخ، حيث عرفت كافة المجتمعات القديمة نظام الرق كالحضارة الفرعونية والإغريقية والرومانية وغيرها. ويعني الرق أن يصبح الإنسان مملوكاً لشخص أو جماعة، ويعامل معاملة السلعة. . وكانت تجارة الرقيق منتشرة في كثير من المجتمعات حتى أن عدد العبيد كان أحياناً أكثر من عدد الأحرار، وقد تم تجريمه نهائياً في النصف الأول من القرن العشرين، ومنذ فترة عادت ظاهرة الاتجار بالبشر بصور وأشكال مختلفة وأصبحت ظاهرة عالمية ولا تكاد دولة من دول العالم تخلو منها، حيث ظهرت عصابات منظمة تتاجر بالبشر وتستغلهم بهدف الحصول على الربح إذ تعتبر تجارة البشر ذات عوائد مادية ضخمة وسريعة، وتأتي في المرتبة الثالثة بعد تجارة الأسلحة والمخدرات.

تعريف الاتجار بالبشر:

الاتجار بالبشر هو عبارة عن بيع وشراء الأفراد لأغراض ترتبط بالعمالة القسرية، والاستغلال الجنسي لأغراض تجارية وخاصة الأطفال والنساء عن طريق تجار البشر. ويعد الاتجار بالبشر جريمة موجهة ضد الإنسان وحرية وكرامته وانتهاك حقوقه، ويمكن أن يتم الاتجار بالبشر في نطاق بلد معين أو يمتد ليشمل أكثر من دولة (جريمة عابرة للحدود الوطنية). وقد عرفته منظمة العفو الدولية بأنه⁽¹⁾: انتهاك حقوق الإنسان بما فيها الحق في السلامة الجسدية والعقلية والحياة والحرية وأمن الشخص والكرامة والتحرر من العبودية وحرية التنقل والصحة والخصوصية والسكن والأمن. وعرف البروتوكول الخاص بمكافحة ومنع تلك الجرائم باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة المنعقدة في بارلمو سنة 2000م في المادة 3/أ منه الاتجار بالأشخاص بأنه تجنيد أو نقل أو إيواء أو استقبال الأشخاص عن طريق التهديد أو باستعمال القوة أو أية صورة أخرى بالإكراه أو بالخطف أو بالإحتيال أو الخداع أو إساءة استعمال السلطة أو حالة ضعف المجني عليه، أو تقديم أو قبول أو دفع أمور مالية أو مزايا للحصول على رضا الشخص صاحب السلطة على غير المبرر استغلاله. والاستغلال يشمل في حده الأدنى على الصور الآتية⁽²⁾:

1. استغلال دعاية الغير والأشكال الأخرى للاستغلال الجنسي.

2. العمل أو الخدمات الإجبارية.

3. الاسترقاق أو الممارسات المشابهة له.

4. أخذ أعضاء جسم الإنسان.

وغالبة ضحايا الاتجار بالبشر هم من الأطفال والنساء ووفقاً للتقرير العالمي للاتجار في الأشخاص الصادر من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة خلال يناير من عام 2019، أظهر التقرير أن 30 % من ضحايا الاتجار بالبشر في العالم في الفترة من 2016 وصولاً إلى 2018 هم من الأطفال، وذلك مقارنة بنسبة 3 % فقط في الفترة من عام 2007 حتى عام 2010.⁽³⁾

وتشير التقديرات إلى أن صور الاتجار بالبشر تمثل ثالث أكبر نشاط إجرامي في العالم بعد تجارة السلاح والمخدرات من حيث تحقيق الأرباح هذا غير تعاضم الأرباح التي يمكن تحقيقها من

استغلال الإنسان عدة مرات لفترة طويلة من الزمن. ويقدر عدد الأشخاص الذين يتم الاتجار بهم سنوياً 2,5 مليون شخص وتقدر منظمة العمل الدولية بأن عدد الأشخاص الذين يجبرون على العمل القسري 12 مليون شخص في العالم⁽⁴⁾. وتكشف التقارير الدولية إلى اتساع نطاق تجارة البشر في السنوات الأخيرة، وهو ما ارتبط بعولمة الاقتصاد والاتصالات وتحرير السوق وتزايد أنشطة الشركات متعددة الجنسية، مما ساعد على سهولة تخفي أنشطة الإجرام المنظم في طي الأنشطة التجارية المشروعة⁽⁵⁾.

التمييز بين الاتجار بالبشر وتهريب الأشخاص:

يمكن القول أن الاتجار بالبشر ما هو إلا عملية بيع وشراء للأفراد خاصة النساء والأطفال، ولا يجب أن تتضمن هذه العملية نقل للأفراد من مكان إلى آخر.

أما تهريب الأشخاص فهو تلك الظاهرة التي تعرف أيضاً بتهريب المهاجرين) ويعد أحد أهم الممارسات المرتبطة بالاتجار بالبشر، ويختلف الاتجار بالأشخاص عن تهريب الأشخاص في أن تهريب الأشخاص يتضمن التجاء بعض الأشخاص لمن يقوم بتهريبهم عبر الحدود بحيث يكون الشخص الذي يتم تهريبه بعد ذلك حراً، ولذلك فهو لا يتضمن الخداع أو الإكراه، بينما يتضمن بالضرورة الانتقال من مكان لآخر. على العكس من الاتجار بالأشخاص الذي يتضمن الإكراه أو الخداع ولا يتضمن بالضرورة الانتقال. على الرغم من تباين التعريفين فإن بعض المهربين قد يمارسون إكراهاً أو خداعاً للمنقولين مما يحول تعريف نشاطهم إلى اتجار بالأشخاص⁽⁶⁾. وبذلك فإن مفهوم الاتجار بالبشر يتعلق بكافة التصرفات التي تحيل الإنسان إلى مجرد سلعة أو ضحية يتم التصرف فيه عن طريق وسطاء محترفين بقصد استغلاله في أعمال ذات أجر متدنٍ أو في أعمال جنسية أو ما شابه ذلك، وسواء تم هذا التصرف بإرادة الضحية أو قسراً عنه، أو بأي صورة أخرى من صور العبودية⁽⁷⁾.

وسائل تجار البشر :

تشتمل الوسائل التي يستخدمها تجار البشر للسيطرة على ضحاياهم وترصد منظمة العفو الدولية خصائص محددة وتشتمل على الآتي⁽⁸⁾:

1. الديون أو قيود مالية أخرى لاستبقاء الضحايا في حالة اعتماد، بما فيها احتجاز أجورهم وأموالهم باعتبارها «أمانات».
2. فرض الحجز عليهم ومنعهم من التواصل مع الآخرين ومراقبة اتصالاتهم بمن هم خارج البيت.
3. فصلهم عن أسرهم وأقاربهم وجماعاتهم الدينية.
4. مصادرة جوازات سفرهم وتأشيرات دخولهم ووثائقهم الثبوتية.
5. اللجوء إلى العنف، أو التهديد باستخدامه، ضد الضحايا وأسرهم.
6. التهديد بإخبار عائلاتهم بظروفهم.
7. إبلاغ الضحايا بأنهم سيواجهون السجن أو الترحيل بسبب مخالفتهم قوانين الهجرة، إذا أقدموا على الاتصال بالسلطات.

الأهمية الجيوسياسية لحوض البحر الأحمر:

يعتبر البحر الأحمر أخدوداً مائياً، يفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا، وتبلغ مساحته 437 ألف كم²، وطوله 2250 كم من قناة السويس إلى باب المندب، ومتوسط عرضه 280 كم. ويمثل البحر الأحمر وخليج عدن أحد الشرايين الرئيسية للتجارة الدولية، ليس لأن النسبة الأكبر من صادرات النفط العربي في الخليج تمر عبره فحسب، وإنما لكون حركة التجارة بين أوروبا وآسيا وإفريقيا، وكذلك أمريكا، تمر من خلاله أيضاً، بما له من سواحل طويلة، وموانئ تجارية وصناعية مهمة تسهم في حركة التجارة على المستويين الإقليمي والدولي، وغيرها، إضافة إلى العائد الاقتصادي الذي توفره هذه الموانئ لتلك الدول، عبر ما تقدمه من خدمات وتسهيلات تجارية للنقل التي تمر في البحر الأحمر. بل، وتنبئ الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، كذلك عبر ما يمر به من بضائع وسلع تصل قيمتها إلى نحو 2.5 تريليون دولار سنوياً، تُمثل نحو 13% من التجارة العالمية⁽⁹⁾. ويضم حوض البحر الأحمر من الناحية الشرقية السعودية واليمن، وعلى الساحل الغربي تقع مصر والسودان وإرتريا وفي السواحل الشمالية تقع الأردن وفلسطين المحتلة، وعلى الساحل الجنوبي دولة جيبوتي. ثانياً: الأوضاع السياسية والأمنية لدول حوض البحر الأحمر

1. الأوضاع السياسية :

نلاحظ أن دول حوض البحر الأحمر تضم مجموعة متباينة في الموقع بين قارتي آسيا وإفريقيا كما تعاني هذه الدول من التباين الكبير في الأوضاع السياسية والاقتصادية ونسبة لأهمية المنطقة الاستراتيجية ونسبة لازدياد المخاطر والمهددات التي تواجهها فقد سعت الدول المتشاطئة إلى اتخاذ خطوات لتوحيد الرؤى ووضع الاستراتيجيات لمواجهة تلك المهددات والتحديات ومن تلك الخطوات جاء إنشاء مجلس دول حوض البحر الأحمر وخليج عدن والذي يضم ثماني دول وهي: المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية واليمن والسودان ومصر وإرتريا والصومال وجيبوتي، وقد تم الإعلان عنه في ديسمبر كانون الأول العام 2018 . وتم التوقيع على ميثاقه في السادس من شهر يناير 2020 من قبل وزراء خارجية الدول الثماني⁽¹⁰⁾.

أهداف المجلس:

- تعزيز أمن الملاحة وحماية التجارة العالمية.
- التعاون السياسي والاقتصادي بين أعضاء المجلس.
- تعزيز الأمن إقليمي وعالمياً.
- التنسيق والتشاور حول الممر المائي (البحر الأحمر وخليج عدن)

2. الأوضاع الأمنية لمجلس دول حوض البحر الأحمر :

تواجه دول حوض البحر الأحمر مجموعة من المهددات الأمنية إذ تقع ضمن أكثر مناطق العالم التي تعاني من الصراعات والحروب والتنافس الإقليمي والدولي، كما تكثر فيها الحركات الجهادية وتعاين بعض دوله من التفكك والانفلات الأمني التام ومن المهددات التي تواجه هذه المنطقة القرصنة والتي ظهرت مع انهيار الدولة الصومالية، وتؤدي هذه الأوضاع إلى نشاط تجارة وتهريب البشر. إن كثرة الحروب والنزاعات دفعت سكان هذه الدول إلى النزوح واللجوء والهجرة للدول الأخرى مما جعلهم يقعون ضحايا لتجار البشر،

فمثلاً تهدد أزمة الدولة الفاشلة الصومال التي باتت تعاني من التفكك والانقسام وانعدام الأمن منذ انهيار نظام محمد سياد بري، حيث تخضع البلاد لسيطرة حركات وجماعات مختلفة.

كما يعاني اليمن من حرب ونزاع سياسي ومذهبي وقبلي له أبعاد إقليمية ودولية وأدت هذه الحرب إلى تدهور الأوضاع الأمنية والاقتصادية مما أدى إلى هجرة ونزوح السكان بحثاً عن الأمن داخل أو خارج حدود دولتهم، أصبحت اليمن الآن تعيش أسوأ أزمة إنسانية.

أيضاً نجد النظام الإرتري يعاني من عدم الاستقرار. فالمجتمع المدني الإرتري يعاني من مشكلات مرحلة التكوين، فهو لا يزال في مرحلة النشأة، وهو ما تعكسه طبيعة علاقته بالدولة، وفي التقارير الصادرة عن منظمة العفو الدولية في 2018، أشارت إلى أن الآلاف من الإرتريين وصلوا الفرار من إرتريا بينما وضعت السلطات قيوداً شديدة على حق مغادرة البلد. واستمر فرض الخدمة الوطنية الإلزامية إلى أجل غير مسمى. ولا تزال القيود على الحق في حرية التعبير والدين قائمة. وتعد إرتريا من الدول غير المشجعة في مجال جذب الاستثمارات الأجنبية رغم الجهود الإرترية لجذب الاستثمارات الخارجية، وذلك في ظل تراجع دورها وأهميتها بالنسبة للقوى الدولية التي تفضل الاستثمار في إثيوبيا، فضلاً عن ضعف البنية التحتية، وتزايد سيطرة الدولة على الموارد.

بالنسبة للسودان وبعد سقوط نظام البشير تم تشكيل حكومة انتقالية وقامت بتوقيع اتفاقيات السلام مع الحركات المسلحة في منطقة دارفور والنيل الأزرق، إلا أن الأوضاع السياسية ما تزال تعاني من الاضطراب وأيضاً الخلافات القبلية مازالت تتجدد بين الحين والآخر كما ان هناك بوادر خلافات حدودية مع دولة إثيوبيا حول منطقة الفشقة أدت إلى حدوث العديد من الاشتباكات بين الجيش السوداني والقوات الإثيوبية، إضافة إلى ما تشهده الحدود من النازحين الإثيوبيين الذين فروا نتيجة الصراع الإثيوبي الداخلي بين الأمهرا والتقراي، وكل هذا يشكل مهدداً أمنياً للسودان ويساعد على انتشار نشاط حركة تجارة وتهريب البشر.

أسباب الاتجار بالبشر في منطقة مجلس دول حوض البحر الأحمر:

بالنظر لهذه المجموعة من الدول نجد أنها تشهد نشاطاً كبيراً لتجارة البشر، حيث قالت المنظمة الدولية للهجرة إن «حوالي 11,500 شخص يسافرون بحراً، في كل شهر من شهور العام المنصرم» - من منطقة القرن الإفريقي إلى اليمن - مما يجعل هذا الطريق البحري «أكثر طرق الهجرة ازدحاماً في العالم»⁽¹¹⁾ ووفقاً لهذا الجانب تمثل بعضها دول وجهة هذه الظاهرة كما هو الحال في المملكة العربية السعودية وإلى حد ما الأردن والبعض دول ممر للعبور مثل اليمن والأردن ومصر والصومال وجيبوتي وأخرى دول مصدر للأشخاص الذين يتم الاتجار بهم كما هو في السودان والصومال،⁽¹²⁾ واليمن وإرتريا. ان هذه الدول تشهد تجارة البشر لأسباب مختلفة تشكل أسباباً سياسية وأمنية واقتصادية وسنتناول هذه الأسباب بالتفصيل:

1. الأسباب السياسية:

من أهم العوامل السياسية التي تدفع وتشجع تجارة البشر في منطقة دول حوض البحر الأحمر نجد انتهاكات حقوق الإنسان من قبل الحكومات والتوترات الموجودة في معظم المجتمعات وعدم الاستقرار السياسي، وكذا عدم فاعلية بعض الأحزاب السياسية والنقابات والكيانات المهنية والشبابية، وعدم مقدرتها

على التواجد في معظم المناطق لاستيعاب الشباب والتعبير عن احتياجاتهم وتطلعاتهم ومطالبهم، وافتقارهم لممارسة الحياة السياسية التي تنمي لديهم المقدرة على التعبير و إبداء الرأي. كل هذا فتح المجال على مصراعيه لممارسة الاتجار بالبشر، حيث تدفع تلك الأسباب الشباب للهروب من بلدانهم، حيث يعمل تجار البشر على إغرائهم وتشجيعهم على الهجرة بحثاً عن حياة أفضل. ففي إرتريا يفر الآلاف من الإرتريين بسبب ممارسات النظام الحاكم والخدمة العسكرية المفتوحة (تجنيد لأجل غير مسمى)، وغالباً ما يعبرون إلى السودان، وجيبوتي واليمن وتمثل هذه الدول بالنسبة لهم دول عبور إلى محطة أخرى⁽¹³⁾.

2. الأسباب الأمنية :

إن انتشار الحروب والنزاعات العسكرية، في بعض دول حوض البحر الأحمر يدفع السكان ويضطربهم للنزوح واللجوء إلى مناطق أكثر أمناً وهناك تتربص بهم عصابات الاتجار بالبشر، ففي اليمن التي تعاني ويلات الحرب يفر المواطنون إلى جيبوتي، والتي يأتي إليها أيضاً المهاجرين غير الشرعيين المتجهين إلى اليمن حيث تعتبر منطقة أوبوك في شمال جيبوتي نقطة عبور شهيرة بالنسبة للمهاجرين غير الشرعيين⁽¹⁴⁾، مما يجعل من جيبوتي دولة مقصد للمهاجرين الفارين من الحرب ودولة ممر للمهاجرين غير الشرعيين المتجهين إلى اليمن ومنها إلى المملكة العربية السعودية. ولا يدرك أغلب المهاجرين من القرن الإفريقي إلى اليمن حقيقة الأوضاع الأمنية في هذه البلاد، حيث يواجهون مخاوف خطيرة تتعلق بسلامتهم وحمايتهم من المعارك النشطة هناك، أو من انتهاكات مثل الاختطاف والتعذيب من أجل الفدية والاستغلال والاتجار⁽¹⁵⁾.

3. الأسباب الاقتصادية:

إن تفشي الفقر والتخلف وندرة فرص العمل والبطالة وزيادة الصعاب الاقتصادية في العديد من دول الحوض أوجدت تفتتاً للنسيج الاجتماعي، ساعد بدوره على تزايد حركة الاتجار بالبشر في تلك الدول، وذلك على النحو التالي:

أ. الفقر :

وقد أشارت الدراسة الميدانية التي أعدها المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية في مصر إلى أن حالات الاتجار في الأعضاء البشرية في مصر كانت غالبيتها تعاني بدرجات متفاوتة من الفقر، وأن البائع «الضحية أو الضحية المحتملة» كان ينتمي إلى الطبقة الفقيرة بنسبة تقارب (99,3%)، وأنه عادة ما كان يمر بأزمات مالية⁽¹⁶⁾.

كما يدفع الفقر بعض العائلات إلى تزويج فتياتها في سن صغيرة، أو نقلهن إلى دول أخرى حيث يجبرن على الزواج أو على العمل في البغاء⁽¹⁷⁾، وتشير التقديرات إلى أن الغالبية العظمى من النساء ضحايا الاتجار بالبشر؛ ينتمين لمجتمعات فقيرة ومهمشة، أضف إلى ذلك نقص التعليم لديهن، الأمر الذي يدفعهن للوقوع ضحية لمن يغويهن للحصول على فرصة عمل في دول أخرى، بل في بعض الأحيان قد تقرر بعض النساء بيع أطفالهن بدعوى رغبتهن في منحهن فرصاً لحياة جديدة أفضل⁽¹⁸⁾.

ب. البطالة:

حيث يترتب على البطالة الحرمان والعوز، فيعجز عن توفير احتياجاته الأساسية بالطرق المشروعة⁽¹⁹⁾. وتعد البطالة من أهم الأسباب لسلوك سبيل الجريمة، إذ يدفع احتياج الإنسان للمال لإشباع حاجاته إلى

طريق الجريمة⁽²⁰⁾. ان البطالة وقلة فرص العمل تدفع بعض الشباب لامتهان تجارة البشر إن الشباب وفي سبيل بحثهم عن فرص للعمل وتحسين أوضاعهم المعيشية يلجئون للهجرة خارج أوطانهم ، ولما كانت الهجرة الشرعية صعبة مع زيادة القيود على السفر فهم غالباً ما يلجئون لتجار البشر لتهريبهم بطرق غير شرعية وبينما يصورون لهم الحياة التي سيحظون بها في الدول الأخرى فأنهم لا يخبروهم بالمشاق والصعاب التي يواجهونها أثناء رحلتهم، فيندفع الشباب والنساء والأطفال في رحلة محفوفة بالمخاطر بين أيدي عصابات تجارة البشر. وتعاني الكثير من بلدان منطقة حوض البحر الأحمر من ارتفاع نسبة البطالة عالية بسبب سوء الظروف الاقتصادية والاجتماعية، مثل ما هو حال دولة جيبوتي فعلى الرغم من أنها تتمتع بالاستقرار السياسي إلا أن قدوم المهاجرين والنازحين إليها يدفع العاطلين عن العمل لامتهان تجارة البشر. أيضاً من الأسباب الاقتصادية هناك أسباب مرتبطة بدول المقصد تتمثل في زيادة الطلب على العمالة غير القانونية والمستضعة، لضعف أجورهم، وعدم تحمل رب العمل لتكاليف التأمين عليهم، وتأفف أصحاب البلاد الأصليين عن أداء هذه الأعمال.

ج سوء أنظمة التأمين الاجتماعي:

تشير التقارير الدولية إلى أنه من أسباب انتشار الهجرة غير الشرعية والاتجار بالبشر في العالم الثالث وتحديداً في منطقة حوض البحر الأحمر، سوء أنظمة التأمين الاجتماعي، فهذه الدول لا توجد بها نظم التأمين الاجتماعي الذي يضمن لهم الحصول على إعانات ضد الفقر والبطالة، ونظم لرعاية الأسر الفقيرة والمعدمة، فالفقراء في دول مثل مصر والسودان وإريتريا والصومال واليمن كلهم عرضة لعصابات تجارة البشر بصورها وأمطاطها المختلفة.

رابعاً: أسباب إدارية وحكومية:

يعد الفساد الحكومي أحد الأسباب التي ساعدت على انتشار ظاهرة الاتجار بالبشر، ويمنع تحقيق التقدم في مجال مكافحتها حيث يعمل تجار البشر على استمالة بعض الموظفين الحكوميين من خلال دفع الرشاوي والهدايا لهم بهدف تسهيل عملهم مستغلين في ذلك ضعف الأجور وارتفاع المعيشة في غالبية دول الحوض كما أن هذه الرشاوي المدفوعة إلى المسؤولين تعيق قدرة الحكومة على مكافحة الجرائم ومحاسبة المجرمين.

جدول رقم (1) يوضح أسباب ونوع تجارة البشر في دول حوض البحر الأحمر

الدولة	دولة منشأ أم دولة عبور أم مقصد	أسباب تجارة البشر	نوع تجارة البشر الممارسة في الدولة
السعودية	مقصد	اقتصادية، توفر عمالة رخيصة	العمالة في المنازل والأعمال الأخرى
مصر	عبور	اقتصادية، ضعف الأجور والبطالة	الزواج السياحي والبغاء وتجارة الأعضاء، والتهريب

نوع تجارة البشر الممارسة في الدولة	أسباب تجارة البشر	دولة منشأ أم دولة عبور أم مقصد	الدولة	
عمالة منزلية، أعمال حرفية أخرى	اقتصادية توفر عمالة رخيصة	مقصد	الأردن	3
تهريب البشر	أمنية - اقتصادية، ضعف الأجور والبطالة	منشأ خاصة قبل ثورة 2019 ودولة عبور	السودان	4
تهريب البشر	سياسية واقتصادية	أشْنَم	إريتريا	5
رشب لابي رهت	ةي داصتقا	مقصد وعبور	جيبوتي	6
تهريب البشر، الاستفادة منهم في الحرب	أمنية واقتصادية	منشأ وعبور	اليمن	7
تهريب البشر	أمنية واقتصادية وبيئية	روبغو أشْنَم	الصومال	8

إعداد د. ابتهاج جمال الدين

أثر تجارة البشر على دول حوض البحر الأحمر:

هنالك آثار سياسية وأمنية واقتصادية وصحية واجتماعية تترتب على ظاهرة الاتجار بالبشر تنعكس على الدول وتتمثل هذه الآثار فيما يلي:

أولاً: الآثار السياسية:

1. انتهاك حقوق الإنسان: ينتهك المتاجرون بالأشخاص حقوق الإنسان بصورة أساسية تلك المتعلقة بالحياة والحرية والعدالة والمساواة حيث يتعرض هؤلاء الأشخاص للعديد من صنوف التعذيب والإذلال وامتهان كرامة الإنسان والتي نصت جميع القوانين الدولية والداستير على حمايتها وصيانتها. وعندما تنتهك حقوق الإنسان يشعر الإنسان بعدم جدوى الدول والحكومات إذا لم تستطع أن تحفظ له حريته وكرامته.

2. تآكل السلطة الحكومية: حيث تسعى الحكومات لممارسة سلطتها الكاملة وفرض تطبيق القانون على أراضيها وتمثل تجارة البشر داخل أراضي الدول انتقاصاً لدور الحكومة في ممارسة هذه السلطة حيث تعجز حكومات كثيرة عن حماية النساء والأطفال الذين يتم خطفهم من مخيمات اللاجئين ومناطق النزوح.⁽²¹⁾

ثانياً: الآثار الأمنية:

تشكل تجارة البشر مهدداً لأمن واستقرار الدول التي تتم فيها وذلك من خلال الآتي:-

1. إن بعض أموال تجارة البشر تذهب لتمويل العمليات الإرهابية وتمويل أعمال الحركات الجهادية والمتمردة.

2. التدخل الخارجي إذ تواجه الدول بعض الضغوط الخارجية إذا فشلت في مكافحة جريمة الاتجار بالبشر، في الأردن أدت كثرة ضحايا الاتجار بالبشر لتدخل دولي لمراقبة أوضاع الضحايا فوضع مكتب وزارة الخارجية الأمريكية مكتب لرصد ومكافحة الاتجار بالأشخاص في البلاد في عام 2017،⁽²²⁾ ويهاجر عدد كبير من المهاجرين من جنوب شرق آسيا وشرق إفريقيا طوعاً إلى الأردن، ويتعرض بعض العمال للعمل الجبري في المنازل وفي مجالات البناء والخدمات الزراعية. وكثير من هؤلاء العمال غير قادرين على العودة إلى بلدانهم الأصلية بسبب اتهامات جنائية معلقة ضدّهم أو بسبب عدم قدرتهم على دفع غرامات أو عدم قدرتهم على دفع أجرة وقد زادت الحكومة بشكل ملحوظ من جهود إنفاذ القانون لمكافحة جميع أشكال الاتجار بالبشر، حيث إن البروتوكول الخاص بالاتجار بالبشر يجبر الدول اليوم على مواجهة تلك الظاهرة من خلال الوقاية والحماية والملاحقة.

3. كما يمكن أن تفقد البلدان، المصنفة في مراتب منخفضة في مجال مكافحة البشر، مساعدات أمريكية خاصة بالتجارة - مع استثناء المساعدات الإنسانية من المنع - وتواجه معارضة أمريكية في حال سعيها للحصول على مساعدات من مؤسسات مثل صندوق النقد والبنك الدولي⁽²³⁾.

4. كثرة الجرائم حيث يتيح وجود عدد كبير من الأشخاص المتاجر بهم داخل الدولة بدون أوراق ثبوتية لحدوث الكثير من الجرائم سواء أكان ضدهم (من قبل العصابات الإجرامية أو مخدّميهم)، حيث إن الكثير من الضحايا من الفتيات القاصرات والصبيان لا يكشفون عن تلك الحالات لرجال الشرطة أو للأجهزة الأمنية المعنية، وذلك بسبب قلة الثقة أو الخوف من الجناة. كما أن الكثير من الضحايا يجهل الحقوق التي تضمنها لهم القوانين المختلفة، حسب توضيح المنظمة الدولية لرعاية الأطفال «يونيسيف». ومن المشاكل التي تواجه الكشف الكامل لحجم الجرائم، تلك التي يعاني منها الضحايا القاصرون. هناك تشويه لسمعة أو إعادتهم إلى أوطانهم الأصلية التي هربوا منها لعدم توفر الحماية الكافية لهم. ولهذا لا تتجه هذه الشريحة من الضحايا إلى الجهات المعنية لطلب المساعدة.⁽²⁴⁾ كما يعاني الكثير من النساء والأطفال وضحايا الاتجار بالبشر من الاضطرابات النفسية بسبب ما تعرضوا له من تعذيب وذل وقد يؤدي الحال بهم في النهاية إلى العزلة والرغبة في الانتقام فيتحولون إلى مجرمين.

ثالثاً: الآثار الاقتصادية:

لظاهرة الاتجار بالبشر عدد من الآثار الاقتصادية السالبة على اقتصاديات الدول المصدرة والدول المستقبلة لهذه الأنشطة، وتتمثل تلك الآثار في الآتي⁽²⁵⁾:

1. زيادة نسبة البطالة وزيادة جرائم غسل الأموال وانتشار المشاريع الوهمية والإخلال بسوق العمل وعدم التوازن بين العرض والطلب.
2. فشل العديد من السياسات الاقتصادية التي تهدف لتحقيق الاستقرار الاقتصادي في الدول المستقبلية وذلك لأن تجارة البشر تزيد من حجم الاقتصاد الخفي الذي لا يدخل في حساب الناتج المحلي الإجمالي ولا يخضع لقوانين وتشريعات تلك البلدان وبالتالي تكون تلك الدول معرضة لظهور التضخم وتدهور سعر الصرف والعجز في ميزان المدفوعات.
3. يمكن أن يتسبب نشاط الاتجار بالبشر في عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدول المصدرة لخدمات الاتجار بالبشر وذلك بسبب سداد التزامات عصابات الاتجار في البشر تجاه عملائهم بالخارج بالعملة الأجنبية من القنوات الرسمية للنقد الأجنبي.
4. زيادة الأعباء المالية على الدول المصدرة والمستقبلية الناجمة عن عمليات مكافحة الاتجار بالبشر ومعالجة الآثار السلبية على ضحايا الاتجار بالبشر والمجتمعات بصفة عامة. حيث تتحمل الدول أعباء مالية كبيرة في بناء مؤسسات صحية واجتماعية تقدم الخدمات اللازمة لضحايا الاتجار بالبشر. كما أن معظمهم المهاجرين غير الشرعيين يشكلون عبئاً كبيراً على المجتمعات المضيفة في نهاية الأمر.

رابعاً: الآثار الاجتماعية:

- هناك آثار اجتماعية مختلفة تنتج عن الاتجار بالبشر وتتمثل في الآتي:-
1. صعوبة انخراط الأشخاص المتاجر بهم في المجتمع وذلك بسبب الآثار النفسية الناجمة عما تعرضوا له من انتهاكات.
 2. انتشار ظواهر اجتماعية غير مرغوبة مثل، الزيجات الموسمية أو «الزواج السياحي» وهي ظاهرة منتشرة في دولة مصر وتتم من خلال تزويج فتيات، دون السن القانوني في أغلب الأحيان، لرجال غير مصريين، وأكبر من الفتاة بفارق عمري كبير بالإضافة إلى ظاهرة أطفال الشوارع التي تؤدي إلى استغلال آلاف الأطفال في الدعارة والخدمات الجنسية، وغيرها من أشكال الاستغلال⁽²⁶⁾.
 3. عدم تقبل الأسرة والمجتمع للأفراد الذين سبق الاتجار بهم الأمر الذي يلقي على المؤسسات الرسمية وغير الرسمية مسؤولية القيام بدور الأسرة المؤقت بالنسبة لهم⁽²⁷⁾
 4. ارتفاع نسبة الأمية بين أفراد المجتمع بسبب وقوع الأطفال بين أيدي تجار البشر وصعوبة عودتهم إلى المدارس مرة أخرى.

خامساً: الآثار الصحية:

إن ما يتعرض له ضحايا الاتجار بالبشر من تعذيب واعتداء جنسي وجسدي يجعلهم ضعفاء لا قوة لهم وبحاجة لرعاية طبية كما يحتمل أن تنتقل إليهم بعض الأمراض المعدية مثل الأيدز وغيره من الأمراض الناتجة من التلوث مثل الكوليرا ما يعني أنهم بمخالطتهم لأشخاص آخرين قد يؤدي لنشر العديد من

الأمراض مما يؤثر على الأمن الصحي للدولة. خاصة في بعض الدول التي يتجمع فيها العديد من المهاجرين القادمين من مختلف الجهات مثل مدينة أوبوك الواقعة في شمال جيبوتي التي يمر بها المئات من المهاجرين كل أسبوع قبل التوجه إلى اليمن، وأماكن عبور مختلفة تقع أساساً في الجهة الغربية،⁽²⁸⁾ بينما يمثل الوصول إلى اليمن، الذي يواجه أزمة إنسانية مجموعة كبيرة من المشاكل، منها المشاكل الصحية في بلد فقير يعاني من الحرب.

من أهم الأمراض التي تصاحب الاتجار بالبشر هو مرض سوء التغذية و لا يخفى أن هذا المرض هو من متلازمات الفقر. حيث إن ضحايا عمليات الاتجار بالبشر يأتون أصلاً من مجتمعات فقيرة ثم يرحلون في ظروف قاسية وأخيراً يستقرون في ظروف أثر قسوة. و لا شك في أن الفئات الضعيفة من المجتمع مثل النساء والأطفال هي التي تدفع الثمن الصحي أكثر من غيرهم بسبب أنهم الأكثر عرضة لخطر الإصابة بفقر الدم و نقص المغذيات.

أما ضحايا الاتجار بالبشر من النساء فإنهن الأكثر عرضة لكافة المخاطر الصحية من غيرهن. فالأمراض الجنسية والمعدية والحمل ومخاطره والتعرض للتعذيب الجسدي والنفسي وعدم توفر الرعاية الصحية وغيرها من هذه المخاطر تزداد وسط النساء.

علي الرغم من أن غالبية ضحايا الاتجار بالبشر من الفئات الشبابية والأصغر سناً إلا أن كبار السن أيضاً يتواجدون وسط هؤلاء الضحايا. و لعل الحاجة إلى الرعاية الصحية والإصابة بالأمراض المزمنة تزداد بصورة ملحوظة وسط هذه الفئة. ولذلك فمن المتوقع أن تكون مضاعفات العوز وفقدان الرعاية الصحية أحد أهم أسباب تفاقم الأمراض لديهم.

أما الاضطرابات والمشاكل النفسية التي يتعرض لها ضحايا الاتجار بالبشر فلا يكاد ينجو منها أحد. فالإكتئاب واحتقار الذات والإحساس بالدونية هي أمراض نفسية تنجم عن الوضع غير اللائق للضحايا. وكل ذلك ينعكس سلباً على الأمن الصحي للدول.

رؤية مستقبلية لتجارة البشر في دول حوض البحر الأحمر:

أولاً: الجهود الدولية لمكافحة الاتجار بالبشر:

أجمعت الدول على تجريم الاتجار بالبشر بسبب ما تمثله لانتهاك حقوق الإنسان ولما ينتج عنها من سلب الإنسان لحيته وكرامته وأحياناً حياته، ولذا سعت المنظمات والدول لمكافحة هذه الجريمة بكافة الوسائل والسبل حيث اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 2010 خطة العمل العالمية لمكافحة الاتجار بالأشخاص، وحثت الحكومات في جميع دول العالم على اتخاذ تدابير منسقة لمكافحة هذه الجرائم. وحثت الخطة على إدراج مكافحة الاتجار بالبشر في برامج الأمم المتحدة بشكل موسع من أجل تعزيز التنمية البشرية ودعم الأمن في أنحاء العالم. وكان من ضمن الأمور التي اتفق عليها في خطة الأمم المتحدة هي إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للتبرع لضحايا الاتجار بالبشر وخاصة النساء منهم والأطفال⁽²⁹⁾، وفي عام 2013، عقدت الجمعية العامة للأمم المتحدة اجتماعاً لتقييم خطة العمل العالمية لمكافحة الاتجار بالبشر. واعتمدت الدول الأعضاء القرار رقم 192/A/RES/68 والذي أقرت فيه اعتبار يوم 30 يوليو من كل عام يوماً عالمياً لمناهضة الاتجار بالأشخاص. ويشكل هذا القرار إعلاناً عالمياً بأهمية قضية تجارة البشر وبضرورة نشر

الوعي بحالات الاتجار بالأشخاص والتوعية بمعاناة ضحايا الاتجار بالأشخاص وتعزيز حقوقهم وحمايتهم. وفي سبتمبر 2015، اعتمد العالم جدول أعمال التنمية المستدامة 2030، بما فيها أهداف وغايات بشأن الاتجار بالأشخاص. وتدعو تلك الأهداف إلى⁽³⁰⁾ :

1. وضع حد للاتجار بالأطفال وممارسة العنف ضدهم.

2. الدعوة إلى اتخاذ التدابير الضرورية ضد الاتجار بالبشر.

3. إنهاء كل أشكال العنف ضد المرأة والفتاة واستغلالهما.

ومن أبرز التطورات التي تلت ذلك، انعقاد قمة الأمم المتحدة للاجئين والمهاجرين، التي خرجت بإعلان نيويورك. ومن مجمل الالتزامات الـ 19 التي اعتمدتها البلدان في الإعلان، هناك التزامات ثلاثة تعنى بالعمل الحاسم ضد جرائم الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين. وأوضحت التقارير الصادرة مؤخراً أن الحكومات شرعت في تطبيق الإجراءات اللازمة لمكافحة تجارة البشر، إذ تقوم بالتحقيق في جرائم الاتجار بالأشخاص ومقاضاة مرتكبيها، وتوفير الحماية والخدمات للضحايا، واعتماد إجراءات أفضل لمنع وقوع الجريمة قبل حدوثها⁽³¹⁾. وفي إطار حث الدول على مكافحة تجارة البشر فقد وضعت وزارة الخارجية الأمريكية تصنيفاً للدول بحيث تكون كل دولة ضمن واحدة من أربع فئات وفقاً لما نص عليه قانون حماية ضحايا الاتجار بالأشخاص. ويتم هذا التصنيف على أساس حجم النشاط الحكومي في محاربة الاتجار بالأشخاص أكثر مما يتم على أساس حجم المشكلة في البلد. وتستند عمليات التحليل على حجم الجهود الحكومية المبذولة لتحقيق الامتثال للحد الأدنى من معايير استئصال الاتجار بالأشخاص المنصوص عليها في قانون حماية ضحايا الاتجار بالبشر والتي تتسق بشكل عام مع بروتوكول باليرمو. يُعتبر التصنيف في الفئة الأولى أعلى تصنيف، إلا أنه لا يعني عدم وجود مشكلة اتجار بالأشخاص في البلد المصنف في تلك الفئة، كما أنه لا يعني أن ذلك البلد يتخذ ما يكفي من الخطوات لمعالجة المشكلة. بل أن التصنيف في هذه الفئة يشير إلى أن حكومة البلد قد أقرت بوجود اتجار بالأشخاص، وأنها بذلت جهوداً لمعالجة المشكلة، وأنها تستوفي الحد الأدنى من المعايير المنصوص عليها في قانون حماية ضحايا الاتجار بالأشخاص. ويتعين على الحكومات أن تثبت في كل عام أنها حققت تقدماً ملموساً في محاربة الاتجار بالأشخاص كي تحافظ على تصنيفها ضمن الفئة الأولى⁽³²⁾.

ثانياً: جهود دول حوض البحر الأحمر في مكافحة الاتجار بالبشر:

سعت غالبية دول الحوض في وضع عدد من التشريعات والقوانين التي تخص جريمة الاتجار بالبشر، فمثلاً في مصر يوجد قانون رقم 64 لسنة 2010 الذي ينص على معاقبة المتهم بأحكام قد تصل إلى السجن المؤبد أو بغرامة تبدأ من 15 ألفاً وقد تصل إلى 500 ألف جنيه مصري، وفي السودان يُحكم بالسجن فترة لا تقل عن ثلاث سنوات وحتى عشرين عاماً من يثبت إدانته في جريمة اتجار بالبشر، وقد تصل العقوبة للإعدام في حال وفاة الضحية. السعودية فقد تصل مدة السجن لخمس عشرة عاماً، وقد تصل الغرامة إلى مليون ريال سعودي، وفي الأردن فإن عقوبة الاتجار بالبشر تكون بالسجن لمدة تبدأ بستة أشهر وحتى عشر سنوات، أو بغرامة تتراوح بين ألف وعشرين ألف دينار أردني⁽³³⁾، وفي اليمن فقد صدر قانون مكافحة جرائم الاتجار بالبشر 11/يناير/ 2018 وهو يعاقب المتهم بالاتجار بالبشر بالحبس مدة لا تقل عن خمس سنوات ولا تزيد على عشر سنوات، وبغرامة لا تقل عن مائة ألف ريال، ولا تزيد على مليون ريال⁽³⁴⁾.

ووفقاً لتصنيف وزارة الخارجية حول الاتجار بالبشر الصادر في يونيو 2019 فإن الفئة الثالثة هي الأخطر، على الإطلاق، وجاءت المملكة العربية السعودية في المرتبة الثالثة (الأخيرة) وهي تعني أن حكومات هذه الدول لا تتخذ الإجراءات اللازمة لمكافحة الاتجار بالبشر. وتنقسم الفئة الثانية إلى مرحلتين، مرحلة أولى وهي الأخطر، ومرحلة ثانية (تحت المراقبة) وهي الأقل خطورة وصنف السودان في المرحلة الأخطر من الفئة الثانية، وتقع دول الأردن ومصر وجيبوتي، في المرتبة الثانية الأقل خطورة أما بالنسبة للصومال واليمن فهما يعتبران من أسوأ الدول في هذا المجال وقد تم وضعهما خارج التصنيف نسبة للحروب والانقسام فيهما وعدم وجود حكومة واحدة ولذا تم تصنيفهما ضمن الحالات خاصة (35)(36).

جدول (2): تصنيف وفئات دول حوض البحر الأحمر وفقاً لتقرير وزارة الخارجية الأمريكية حول تجارة البشر الصادر في يونيو 2019

الدولة	تصنيف الدولة في مجال مكافحة
1	السعودية
2	مصر
3	الأردن
4	السودان
5	إرتريا
6	جيبوتي
7	اليمن
8	الصومال

الجدول من إعداد الباحث د ابتهاج جمال الدين الصادق

إذن على مستوى التشريعات فإن دول حوض البحر الأحمر قد اتخذت تشريعات صارمة ضد المتاجرين بالبشر ويظل تفعيل هذه القوانين وبذل جهود أكثر لمكافحة تجارة البشر ولكن أسلوب جريمة الاتجار بالبشر الذي يعتمد على الخفاء ودقة التنظيم يقف حائلاً أمام هذه الجهود ويمكن هنا أن نورد بعض المعوقات التي تواجه دول حوض البحر الأحمر في مكافحة تجارة البشر

1. جرائم الاتجار بالبشر تتم في الخفاء.
2. تقوم بها شبكات إجرامية منتظمة
3. ضعف الفئات التي يتم المتاجرة بها (النساء والأطفال).
4. انتشار الحركات الجهادية والمعارضة والتي تجد لها سنداً من عدة جهات.

ثالثاً: مستقبل تجارة البشر في دول حوض البحر الأحمر:

رغم التقدم الذي تم تحقيقه في الفترة الماضية في مجال مكافحة الاتجار بالبشر في دول حوض النيل، إلا أن عمليات الاتجار بالأشخاص مازالت مستمرة كما يتوقع أن تتفاقم هذه الظاهرة بين دول حوض البحر الأحمر وذلك لأن الأسباب التي أدت لبروزها لم تنتهِ ولم يحدث فيه تغير كبير فما زالت الدول التي تعاني من تدهور الأوضاع الأمنية والحروب والنزاعات قابضة في موقعها، فالحرب في اليمن لم تتوقف بل

مازالت الأوضاع الإنسانية في تدهور متزايد وكذلك الأوضاع على حدود البلاد مازالت تحت سيطرة جماعات وحركات مسلحة، وكذلك الحال بالنسبة للأوضاع في الصومال التي لم تبارح موقعها كدولة فاشلة تخضع للعديد من الحركات الجهادية . أما السودان فهو الدولة الوحيدة التي تبشر الأوضاع الأمنية فيها بالاتجاه نحو الأفضل بعد الإطاحة بنظام الرئيس المخلوع عمر البشير وتكوين حكومة انتقالية لإدارة البلاد إلى حين إجراء انتخابات، وقرب التوصل إلى اتفاقية سلام شامل مع الحركات المسلحة في إقليم دارفور وولاية النيل الأزرق. مما ينبئ باستتباب الأمن في الدولة. وبالنسبة للأسباب السياسية وكانت تمثلها إرتريا فالوضع لم يتغير للأحسن ومازال النظام الإرتري يواصل في سلوكه القمعي تجاه المواطنين كما لم يتم إلغاء قانون الخدمة الإلزامية الذي دفع الشباب إلى الهجرة والهروب من بلدهم .

أما بالنسبة للأسباب الاقتصادية والتي كانت وراء انتشار تجارة البشر في جيبوتي والسودان ومصر فهي أيضاً لم يحدث فيها تغيير يذكر والمتوقع أن تزداد الأوضاع سوءاً في هذا الجانب خاصة بعد جائحة كورونا والتي أثرت على جميع دول العالم وأدت إلى انهيار كبير في أسواق العمل وتدهور القطاعات الإنتاجية ، وعرض الدول والقطاعات الخاصة لأزمة اقتصادية ،ومن المتوقع أن يؤثر ذلك على تجارة البشر بعد انتهاء أزمة جائحة كورونا حيث سيزيد الطلب على العمالة الرخيصة لتعويض الخسائر المادية التي تعرضت لها القطاعات الإنتاجية المختلفة، كما أنه مع تكدس اللاجئين والنازحين بسبب قلة الحركة والسفر سيعرضهم لمخاطر عديدة منها الإصابة بالأمراض وانتشار العدوى وسط اللاجئين إضافة إلى الجوع وغيره من المخاطر التي قد تؤدي بحياتهم. إن جهود مكافحة جائحة كورونا جعلت الدول تعمل على تحويل الموارد العامة للدولة إلى تلبية الاحتياجات الصحية الملحة، مما سيؤثر على عمل الحكومات في مكافحة هذه الجريمة وإنفاذ التشريعات .

الخاتمة:

عرفت تجارة البشر منذ قديم الزمان بتجارة الرقيق، وتم تجريمها ومنعها في القرن العشرين غير أنها عادت للظهور من جديد بأشكال وأساليب مختلفة تشمل الاسترقاق والغاء واستخدام الأطفال في الحروب وبيع الأعضاء البشرية. وأصبحت هذه الظاهرة تهدد جميع الدول ومن ضمنها دول حوض البحر الأحمر التي وجدت البيئة الدولية ملائمة مما ساعد على انتشارها. تضم دول حوض البحر الأحمر مجموعة متنوعة من الدول وساعد هذا الاختلاف على اختلاف أنواع تجارة البشر المنتشرة في كل دولة ، كما ساعد الشبكات الإجرامية المنظمة على ممارسة وتوسيع نشاطاتها. اتساع تجارة البشر وكثرة الضحايا وقسوة الأوضاع التي يعانون منها والمخاطر التي باتت تهدد الدول والمجتمعات دفعت دول حوض البحر الأحمر إلى العمل الحثيث على مكافحة تجارة البشر ومساعدة الضحايا خاصة النساء والأطفال بما يتماشى مع القوانين والتشريعات الدولية التي تهدف لتجريم ومعاقبة تجار البشر ومساعدة الضحايا، وقد حققت بعض دول حوض البحر الأحمر تقدماً ملحوظاً في هذا المجال ومازالت هناك بعض الدول تخطو في ذات الاتجاه والبعض الآخر مازال بعيداً عن مكافحة تجارة البشر لانشغاله بالصراعات والحروب الداخلية مثل اليمن والصومال، الشيء الذي يزيد من صعوبة التخلص نهائياً من تجارة البشر في دول حوض البحر الأحمر ، ويظل هذا الهدف مرهوناً بتحقيق الأمن والاستقرار في جميع دول حوض البحر الأحمر.

النتائج :

تبين من خلال الدراسة أن هناك أسباباً مختلفة تقف وراء تفشي ظاهرة الاتجار بالبشر في منطقة دول حوض البحر الأحمر وتتراوح هذه الأسباب بين أسباب سياسية وأمنية واقتصادية تعاني منها هذه الدول. وأن لتجارة البشر عدة آثار سلبية تنعكس على هذه الدول ومواطنيها وتشمل هذه الآثار آثار سياسية وأمنية واقتصادية واجتماعية وصحية.

التوصيات:

توصي الدراسة بالآتي :-

1. التنسيق والتعاون بين جميع دول الحوض لمحاربة هذه الظاهرة.
2. نشر الوعي بخطورة الهجرة غير الشرعية فهي المحفز الرئيسي لتجارة البشر.
3. إجراء إصلاحات سياسية واقتصادية داخل دول الحوض للحد من ظاهرة الهجرة غير الشرعية .
4. سن قوانين وتشريعات صارمة في مواجهة تجار البشر.
5. إجراء المزيد من الأبحاث حول أسباب وآثار هذه الظاهرة.



خريطة توضح دول حوض البحر الأحمر

المصادر و المراجع

- (1.) محمد فتحي، التجارب الدولية في مكافحة الهجرة غير المشروعة، بحث منشور ، مجلة جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010م، ص 45.
- (2.) https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/07-89373_Arabic_final_version.pdf
- (3.) ص 661 تاريخ الاطلاع 03-06-2020
- (4.) ويكيبيديا <https://://.wikipedia> تاريخ الاطلاع 2020-5-22
- (5.) رامي متولي القاضي، مرجع سابق، ص 78.
- (6.) عادل عامر، ظاهرة الاتجار بالبشر وقضايا الأمن القومي والدولي، نشر بتاريخ 12 يوليو 2017م، (تاريخ الاطلاع 25 مايو 2020م)، ا: <https://pulpit.alwatanvoice.com> .
- (7.) ويكيبيديا <https://://.wikipedia> تاريخ الاطلاع 2020-06-01
- (8.) احمد حسن عبد العليم الخطيب ، جرائم الاتجار بالبشر في شمال إفريقيا خطورتها وآثارها على حقوق الإنسان والآليات التشريعية لمكافحتها (مصر والسودان نموذجا) مجلة الدراسات الإفريقية وحوض النيل -المركز الديمقراطي العربي (المجلد الاول العدد الثاني -يونيو 2018م، ص20.
- (9.) <https://www.mc-doualiya.com/articles/2015-7-27> تاريخ الاطلاع 2020-5-22
- (10.) حسين معلوم، مجلس دول البحر الأحمر وخليج عدن.. رؤية استراتيجية لممر دولي،
- (11.) ، 9/1/2020 ، تاريخ الاطلاع 2020-6-1 <https://al-ain.com/article/red-sea-saudi>
- (12.) المصدر نفسه
- (13.) المهاجرون واللاجئون ،اخبار الامم المتحدة 14 فبراير 2020 <https://news.un.org/ar/sto-ry/2020/02/1049321>
- (14.) <https://www.mc-doualiya.com/articles> مصدر سابق
- (15.) الهجرة الأترية الحديثة .. الدوافع والمعابر والمخاطر يونيو 2017، <https://zenazajel.net>
- (16.) جيبوتي - إثيوبيا: الهجرة غير الشرعية مستمرة بلا هوادة- <https://www.thenewhumanitari-an.org/ar/khbr/2012/12/21> ، ت الاطلاع 2020 2-6
- (17.) المهاجرون واللاجئون ، اخبار الامم المتحدة ،المصدر نفسه
- (18.) تقرير الدراسة البحثية، «الاتجار بالبشر في المجتمع المصري: الأنماط والمتغيرات الفاعلة»، الصادرة عن المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجناائية.
- (19.) عادل عامر. مصدر سابق
- (20.) رامي متولي القاضي، مرجع سابق، ص 80.
- (21.) رامي متولي القاضي، مرجع سابق، ص 81.
- (22.) حسنين عبيد، الوجيز في علم الإجرام/ دار النهضة العربية، 1976م، ص 155.

- (23) <http://www.felixnews.com/news-2771.html>
- (24) <https://ar.wikipedia.org/wiki/> 2020-6-7
- (25) <https://www.mc-doualiya.com/articles/..2015-7-27> تاريخ الاطلاع: 2020-05-25
- (26) ⁽¹⁾ يونيسيف: الأطفال يشكلون ثلث ضحايا تجارة البشر في العالم <https://www.dw.com/ar> تاريخ الاطلاع: 2020-05-25
- (27) محمد سرور الحريري، الاتجار بالبشر وسبل مكافحته، 28، <http://www.acrseg.org/41360> سبتمبر 2019، تاريخ الاطلاع - 2020-6-1
- (28) أحمد صالح، الاتجار بالبشر في مصر، هل القانون كاف لمكافحة الجريمة، مجلة المفكرة القانونية، عدد 56 تموز 2018، <https://www.legal-agenda.com/article.php?id=4771>، تاريخ النشر 2018-9-2 تاريخ الاطلاع 2020-5-28
- (29) <http://www.felixnews.com/news-2771.htm>، لآثار المترتبة علي مشكلة الاتجار بالبشر يمر كز دال في ندوة للمؤسسة الوطنية لمكافحة الاتجار بالبشر تاريخ الاطلاع 2020-6-1
- (30) معاناة مهاجرين إثيوبيين منسيين في طريقهم إلى اليمن <https://observers.france24.com/> ar/-8-2018-3
- (31) <https://observers.france24.com/ar> 3-8-2018
- (32) 29⁰ اليوم /العالمي لمكافحة الاتجار بالبشر، <https://www.un.org/ar/events/hu-mantrafficking>
- (33) المصدر نفسه
- (34) المصدر نفسه
- (35) ابراهيم ابو جازية 5 حقائق لتعرفها عن تجارة البشر، 2015-8-5، <https://www.sasapost.com/human-trafficking> تاريخ الاطلاع 2020-6-3
- (36) المصدر نفسه
- (37) وزارة الشؤون القانونية، صدور قانون مكافحة جرائم الاتجار بالبشر، تاريخ النشر: <http://www.yemen.gov.ye/portal/mola> 11/01/2018
- (38) تقرير وزارة الخارجية الأميركية حول تجارة البشر الصادر في يونيو 2019م

مستقبل التنافس الدولي والمتغيرات الجيوسياسية في حوض البحر الأحمر

باحث في الدراسات الاستراتيجية

د. أبوبكر فضل محمد عبد الشافع

المستخلص:

تتناول الدراسة مستقبل التنافس الدولي والمتغيرات الجيوسياسية في منطقة حوض البحر الأحمر، في خضم حالة التنافس السياسي والأمني والاقتصادي المحتدم بين العديد من القوى الدولية، لتشكل حلقات معقدة من الاستراتيجيات الدولية المتصارعة والمتنافسة، في إطار المصالح والمكانة الدولية. ويرجع ذلك لموقعها الجيوبوليتيكي وعمقها الاستراتيجي، وتهدف الدراسة إلى التعرف على مستقبل التنافس الدولي في منطقة حوض البحر الأحمر وممراتها الاستراتيجية. وقد استخدمت الدراسة طريقة تكامل المناهج في معالجة إشكالية الدراسة. وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها أن منطقة حوض البحر الأحمر ظلت ولا زالت تحتل المكانة الاستراتيجية للقوى الدولية، وأن مستقبل التنافس الدولي في المنطقة ستزداد تعقيدا وتنافسا أكبر، على ضوء موروثات الماضي ومعطيات الحاضر، ومحاولة قراءة المتغيرات الراهنة واستشراف المستقبل.

Abstract:

The study deals with the future of international competition and geopolitical variables in the Red Sea Basin region, in the midst of the heated political, security and economic competition between many international powers, to form complex rings of conflicting and competing international strategies, within the framework of interests and international status. This is due to its geopolitical location and strategic depth. The study aims to identify the future of international competition in the Red Sea Basin region and its strategic corridors. The study used the method of curriculum integration in addressing the problematic of the study. The study reached several results, the most important of which is that the Red Sea Basin region has remained and still occupies the strategic position of international powers, and that the future of international competition in the region will become more complex and more competitive, in light of the legacies of the past and the data of the present, and an attempt to read the current variables and anticipate the future.

مقدمة:

تشهد منطقة حوض البحر الأحمر حالة تنافس سياسي وأمني واقتصادي محتدم محليا وإقليميا ودوليا، وتحول البحر الأحمر من بحيرة أفروعرية إلى ساحة دولية مفتوحة لكل راغب في إيجاد موطن قدم فيها، ويتصاعد اليوم الاهتمام الإقليمي والدولي بالمنطقة، وباتت ساحة جديدة للتنافس الجيوسياسي بين العديد من القوى المتعددة المستويات (محلية وإقليمية ودولية)، والمتباينة السياسات، والمتناقضة الأهداف والمتعارضة الأحلاف، لتشكل حلقات معقدة من الاستراتيجيات الدولية بالمنطقة، تتصارع وتتنافس في إطار المصالح والمكانة الدولية.

فثمة تصاعد جلي لعملية الانخراط المستمر في حلبة الصراع على الهيمنة وفرض النفوذ في هذه المنطقة، من قوى إقليمية وأخرى دولية، فبعض القوى العظمى بدأت تعير انتباهها متزايد لمنطقة البحر الأحمر، كالصين التي رسخت من حضورها الاقتصادي والعسكري والتي أصبحت تزامم القوى الغربية كالولايات المتحدة وفرنسا وبريطانيا في مناطق نفوذها التقليدية. وهو ما يعمل على تغيير موازين القوى على صفتي أحد أكثر المسطحات المائية الحيوية ازدهاماً في العالم. وكذلك التنافس الجيوسياسي من بعض القوى الإقليمية في المنطقة كإيران وإسرائيل وتركيا.

وأن منطقة البحر الأحمر وبيئتها الجيوسراتيجية ظلت وتستمر مستقبلاً أكثر المناطق جذبا للتنافس الدولي محليا وإقليميا ودوليا ويرجع ذلك لخصائص المنطقة الجيوبوليتيكية والاستراتيجية، وأن مستقبل التنافس الدولي في حوض البحر الأحمر سيزداد تعقيداً وتنافساً أكبر، على ضوء موروثات الماضي ومعطيات الحاضر، ومحاولة قراءة المتغيرات والتحديات الجيوسياسية الراهنة، في خطوة لاستشراف مستقبل التنافس الدولي بالمنطقة. وتشير العديد من الدراسات إلى استمرار صراعات قديمة وبروز أخرى جديدة وهناك مؤشرات لاستمرار هذه الصراعات مستقبلاً، ومن أبرز الصراعات بالمنطقة في الوقت الراهن، الصراع الصيني - الأمريكي واشتداد التنافس بينهما، والصراع الإيراني - السعودي (الصراع السني - الشيعي)، والصراع العربي - الإسرائيلي، وهناك صراعات أقل حدة من تلك يمكن أن نطلق عليها التنافس، منها التنافس العربي - التركي، والتنافس الأثيوبي - المصري، إلى جانب كل ذلك هنالك قوى أخرى متنافسة وتبحث عن مصالحها بالمنطقة والتموضع فيها، مثل القوى الأوروبية أبرزها فرنسا، والقوى الآسيوية أبرزها اليابان والهند. فكل تلك الصراعات والمنافسات تدور في ساحة منطقة حوض البحر الأحمر وبيئتها الجيوسراتيجية.

وتهدف الدراسة إلى التعرف على مستقبل التنافس الدولي في منطقة حوض البحر الأحمر وممراتها الاستراتيجية. وقد استخدمت الدراسة طريقة تكامل المناهج في معالجة إشكالية الدراسة.

توجد بعض الدراسات السابقة في هذا المحور منها دراسة زاك فيرتين بعنوان: «منافسات البحر الأحمر: الخليج والقرن الإفريقي وجيوسياسات البحر الأحمر الجديدة»، الصادرة عن مركز بروكنجز - الدوحة، أغسطس 2019م.

مشكلة الدراسة: أدى مزيج من التغيرات السياسية والاقتصادية والأمنية، في حوض البحر الأحمر، إلى بروز معطيات جديدة أخذت تتشكل في البيئة الجيوبوليتيكية لدول الحوض، وزاد الأمر تعقيداً اشتداد التنافس الدولي في المنطقة. وعلى ضوء تلك المشكلة يبرز التساؤل الرئيسي التالي: ماهي مقاربات مستقبل

التنافس الدولي في هذه البيئة الجيوستراتيجية والتي تتميز بأنها شديدة التنافس والتعقيد والتغيير؟
تفترض الدراسة أن منطقة حوض البحر الأحمر ظلت ولا زالت تحتل المكانة الاستراتيجية للقوى الدولية، نتيجة لموقعها الجيوبوليتيكي وعمقها الاستراتيجي وأهميتها الاقتصادية، ولذلك أصبحت دافعاً وجاذباً للتنافس المحلي والإقليمي والدولي. وأن مستقبل هذا التنافس سيشهد مزيداً من التعقيد والتجاذب أمنياً وسياسياً واقتصادياً.

العمق الإستراتيجي للبحر الأحمر:

يقع البحر الأحمر بين قارتي إفريقيا وآسيا كما أنه امتداد من المحيط الهندي وهو محيط بخليج عدن من الجهة الجنوبية ويصل لدول الشرق الأوسط من خلال خليج العقبة، وعرض هذا البحر يقارب 190 ميلاً من أوسع نقاطه وطوله يقارب 1200 ميل، كما سجل أقصى عمق له بمقدار 1640 قدماً. ويحتوي البحر الأحمر على العديد من الجزر والتي تتمتع بموقع استراتيجي مؤثر، بعضها مأهولة بالسكان مثل جزيرة دهلك وسواكن. كما يحتوي البحر الأحمر على العديد من الشواطئ الرملية الجذابة وفيها الكثير من الشعاب المرجانية التي تعمل على جذب الغواصين من جميع العالم، كما أن الشواطئ التابعة لهذا البحر تحتوي على العديد من المنتجعات السياحية ذات المزايا العديدة لتوفر الرفاهية وتستقطب هذه المنتجعات الكثير من السياح المحليين والأجانب⁽¹⁾.

ويمثل البحر الأحمر أهمية استراتيجية للدول المطلة عليه، وللدول التي تسعى لضمان تواجدها في هذه المنطقة الحيوية، حيث يتمتع بموقع جغرافي واستراتيجي مهم لأنه ملتقى ثلاث قارات (إفريقيا - آسيا - أوروبا) وهو حلقة وصل بين ثلاث مناطق إقليمية (الشرق الأوسط - القرن الإفريقي - منطقة الخليج العربي). كذلك يمثل منفذاً بحري بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي والخليج العربي، عن طريق مضيق باب المندب وقناة السويس.

كما امتاز البحر الأحمر بقربه من أعلى مخزون طاقوي في العالم، حيث يوجد 70% من احتياطي النفط العالمي في الشرق الأوسط بالقرب من البحر الأحمر. كما أن نسبة كبيرة من النفط تمر من الخليج عبر مضيق هرمز إلى خليج عمان ومنه إلى خليج عدن وباب المندب إلى البحر الأحمر وعبر قناة السويس إلى البحر المتوسط وأوروبا. ولهذا فالبحر الأحمر مهم من جهة تخفيض نفقات نقل النفط إلى المستهلكين وتقصير الوقت⁽²⁾. ويستمد البحر الأحمر عمقه الاستراتيجي، من أنه قناة الوصل بين البحار والمحيطات المفتوحة، ومن هنا تتزايد أهميته الاستراتيجية أمنياً وعسكرياً واقتصادياً، فهو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا التي تحتاج إلى نقل حوالي 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر ونقل 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة عبره أيضاً. وللبحر الأحمر دور في التجارة الدولية بين قارتي أوروبا وآسيا، وتقدر السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنوياً بأكثر من 20 ألف سفينة، وتقع ثروات قاع البحر الأحمر في نطاق المنطقة الاقتصادية للدول المطلة عليه، إذ يمثل العمق الاستراتيجي لكل من السعودية ومصر، ويختصر البحر الأحمر المسافة بين الشرق والغرب ويتاخم الكثير من المناطق الحساسة ذات التأثير الحيوي مثل منابع النيل وروافده والأماكن الإسلامية المقدسة، كما يوجد في البحر الأحمر العديد من الجزر والخلجان ذات الأهمية الاستراتيجية⁽³⁾. ويعتبر البحر الأحمر المنفذ البحري

الوحيد للأردن والسودان وجيبوتي وإرتريا، والمنفذ البحري الرئيس للسعودية واليمن ومنفذ لإسرائيل وجنوب آسيا وإفريقيا. ولهذا فهو يشكل عمقاً استراتيجياً مهماً للدول الواقعة عليه.

تشابه أهمية البحر الأحمر مع الخليج العربي، فإلى جانب وقوعهما في الشرق الأوسط، فإن البحر والخليج يرتبطان بمضيقين حيويين في المنطقة هما باب المندب في البحر الأحمر، ومضيق هرمز في الخليج. ومن يسيطر عليهما يستطيع السيطرة على المنطقة برمتها والممتدة من إيران حتى القرن الإفريقي. وكذلك تلعب الجزر في كليهما دوراً مهماً في محاولة السيطرة والتحكم في المنطقة. ولهذا فإن البحر الأحمر والخليج العربي يعتبران من الناحية الجيوبوليتيكية والأمنية وحدة استراتيجية متكاملة⁽⁴⁾. وتكمن أهمية البحر الأحمر في كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب بالآزمات السياسية والعسكرية التي تهدد حالة الاستقرار الأمني والسياسي في دول هذه المنطقة، وكما حدده « زيغنيو بريجنسكي » مستشار الأمن القومي الأمريكي الأسبق وأبرز منظري الجيوبولتيك، فهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الإفريقي ومنطقة المحيط الهندي، كما يقع ضمن الإطار الجيوبولتيكي لمنطقة الخليج الاستراتيجية، فلبحر الأحمر أهمية استراتيجية تتقاطع فيه الدوائر الأمنية الثلاث (الأمن العربي - الأمن الإفريقي - الأمن العالمي) مركزها القرن الإفريقي⁽⁵⁾.

التحولات الجيوسياسية في منطقة حوض البحر الأحمر:

أولاً: التنافس والتحولات في القرن الإفريقي:

أضفى التنافس الدولي بعداً مهماً للسياق العام في القرن الإفريقي عامة، وفي نطاق سواحل البحر الأحمر الغربية بصفة خاصة، إذ باتت هذه المنطقة حلبة جديدة للمنافسة الدولية على مناطق النفوذ، إذ أصبحت جيبوتي التي تقع في نقطة محورية في البحر الأحمر وخليج عدن، الميناء ذا المياه العميقة الوحيد في المنطقة ومركز القواعد العسكرية الأمريكية والفرنسية واليابانية والإيطالية، وازداد الاهتمام بشكل كبير عندما انضمت الصين إلى هذه المجموعة، فيما أعربت روسيا والهند والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة عن سعي كل منها بتأسيس حضور إقليمي لها في المنطقة، كما نشطت وحدات دولية أخرى ألمانية وأسبانية خارج جيبوتي مع انتشارها في القوة المتعددة الجنسيات لمكافحة القرصنة في البحر الأحمر والمحيط الهندي⁽⁶⁾.



خريطة رقم (1) توضح حوض البحر الأحمر وخليج عدن وأهم المواقع والموانئ الاستراتيجية. وتعد القواعد العسكرية من أهم أدوات الدول في بسط نفوذها الخارجي، وإبراز نفوذها الإقليمي والدولي، وتعد جيبوتي ونظرًا لموقعها المحوري بؤرة الصراع الدولي⁽⁷⁾. لذلك أصبح القرن الإفريقي عرضة أكثر لمزيد من الضغوط الخارجية والمنافسة المرتبطة بالسياق الإقليمي والعالمي الأوسع. وفي إطار التنافس وتوسعها الجيوسياسي، تحاول إثيوبيا استعادة موقعها كدولة رائدة بالقرن الإفريقي في ظل التنافس الدولي على المنطقة الحيوية اقتصاديًا وأمنيًا. فعندما أصبحت إريتريا مستقلة عن إثيوبيا في عام 1993م، أضحت إثيوبيا دولة غير ساحلية، وبالتالي تعتمد على جيرانها وتحديداً جيبوتي والسودان للوصول إلى الأسواق الدولية. وقد أعاققت هذه التبعية طموح إثيوبيا في الظهور كقوة إقليمية غير متنازع عليها في القرن الإفريقي. وفي سعيها لتكون القوة المهيمنة وتحقيق طموحها الإقليمي كدولة رائدة بالمنطقة منذ قدم التاريخ، تحاول إثيوبيا فرض نفوذها على القرن الإفريقي، فقامت بعدة محاولات لإضعاف جيرانها بما في ذلك إريتريا والصومال لتجد لنفسها مساحة ساحلية تفتتح بها أمام الأسواق العالمية. حاولت إثيوبيا تعزيز استقلالية جمهورية أرض الصومال عن الصومال، من خلال اللعب على ورقة

«ميناء بربرة»، ودخلت حلبة التنافس مع دول الخليج العربي وتركيا في الاستفادة من المنطقة الساحلية للقرن الإفريقي لتقليل اعتمادها على ميناء جيبوتي الذي يستحوذ حاليًا على 95% من واردات وصادرات إثيوبيا، وقد فعلت ذلك من خلال السعي بنشاط إلى إثارة اهتمام الشركاء بتجديد وتطوير موانئ أخرى في المنطقة: ميناء بورتسودان في السودان، وميناء بربرة في إقليم صومالي لاند (جمهورية أرض الصومال) في الصومال، وميناء ممباسا في كينيا⁽⁸⁾.

لكن ميناء بربرة هو الأكثر أهمية بالنسبة لها، والأكثر راديكالية من حيث تحدي ديناميكيات السلطة الإقليمية وكذلك القانون الدولي، وذلك لأن صفقة الموانئ التي تشمل جمهورية أرض الصومال ستطعن في احتكار جيبوتي الفعلي للتجارة البحرية. إضافة إلى ذلك، قد يرسخ الميناء بلقنة الصومال الفعلية ويزيد من احتمالات أن تصبح إثيوبيا المهيمن الإقليمية. وإضعاف الصومال مستقبلاً من المطالبة والحصول على إقليم أوغادين (الصومال الغربي).

يرجع اهتمام إثيوبيا بميناء بربرة إلى المنظور الاستراتيجي الإثيوبي؛ فهو الأقرب إلى إثيوبيا وسيصل المنطقة الشرقية من إثيوبيا (منطقة أوغادين) إلى أديس أبابا. كما سيوفر منفذًا تجاريًا حيويًا وطريقًا لتصدير الماشية والمنتجات الزراعية.

إن تطوير وتوسيع الميناء في بربرة يدعم ركيزتين أساسيتين للسياسة الإقليمية لإثيوبيا: الأولى هي الحفاظ على عزلة إرتريا؛ والهدف من ذلك هو إضعافها ومن ثم إعادةتها إلى النفوذ الإثيوبي. أما الركيزة الثانية، تستند إلى الحفاظ على الوضع الراهن في الصومال وما بعد الحرب الأهلية. وهناك مشكلتان أعاقت طموحات إثيوبيا في بربرة: أولاً، لا تزال جمهورية أرض الصومال -وهي دولة مستقلة بحكم الواقع منذ عام 1991م- غير معترف بها دوليًا؛ فيخلق العمل داخلها مشاكل سياسية وقانونية. ثانيًا، لا تمتلك إثيوبيا الموارد الأساسية اللازمة للاستثمار وبناء الميناء لوحدها. وقد بذلت إثيوبيا جهودًا دبلوماسية والتي تتزامن مع تطورات حرب اليمن وعبر خليج عدن إلى المشاركة مع دولة الإمارات العربية المتحدة في إدارة الميناء بحصة تبلغ 19% في الصفقة، ففي مايو 2016م، وقعت شركة موانئ دبي العالمية اتفاقية لتطوير وإدارة ميناء بربرة لمدة 30 عامًا، رغم اعتراض الحكومة الصومالية الاتحادية، وتعني الصفقة التي تقودها إثيوبيا أن مطالبات مقديشو بشأن الإقليم الانفصالي قد ضعفت إلى حد كبير، كما تعني هذه الصفقة أن أرض الصومال قد قامت جزئيًا بكسر العزلة الدولية بالدخول في صفقات جوهريّة مع شركاء تجاريين ناجحين ودول تعمل على الساحة العالمية، ولم يعد بمقدور مقديشو التظاهر بأنها تسيطر على الحكومة في هرجيسا عاصمة أرض الصومال⁽⁹⁾.

يمكن القول أن إثيوبيا نجحت في الوصول إلى ميناء آخر وعززت أمنها ومصالحها الاقتصادية والاستراتيجية. وأكدت إثيوبيا وجودها في إدارة الميناء، وبذلك قد مهدت الطريق أمام توسعها الجيوسياسي والاعتراف الدولي بهرجيسا.

وإقليميًا يبدو أن إرهابات نظام إقليمي جديد بدأت في التبلور، فقد فرضت المعطيات التي أفرزتها التطورات السياسية والاقتصادية والأمنية في المنطقة خلال العقد الأخير، توازنات إقليمية جديدة، أفضت إلى تعظيم دور دول الخليج في منطقة القرن الإفريقي انعكاسًا لمخاوف التهديد الإيراني المتصاعد في المنطقة.

فمنذ عام 2014م أدت الحسابات الاقتصادية والاستراتيجية إلى بروز مستويات غير معهودة من النشاط للدول الخليجية في القرن الإفريقي، وكان التجلي الأوضح لهذا الاهتمام الجديد السباق المحموم على الموانئ التجارية والعسكرية في الساحل الإفريقي. وقد برز تلك الاهتمام الخليجي بالقرن الإفريقي نتيجة لمخاوفها حول النفوذ الإيراني المتزايد، بما في ذلك الإمكانية في أن تكسب إيران موطئ قدم في البحر الأحمر، لكن هذا الاندفاع عكس خطوة أوسع خطتها أبوظبي والرياض لنيل سلطة أكبر في الشرق الأوسط والمناطق المحيطة به، وكان حماس الدولتين كبيراً، فرسختا نفسيهما، على حساب القوى التقليدية بالمنطقة مثل مصر وسوريا والعراق. وضاعف العامل السعودي والشيخ الإماراتي جهودهما في العام 2015م مع اندلاع الحرب في اليمن، باحثين عن مواقع مطلة على الساحل الإفريقي للبحر الأحمر، لأنهما عملاً على توسيع العمليات البرية والبحرية في الجبهات القتالية باليمن. ومع تعارك الحوثيين المدعومين من إيران، والفصائل اليمنية المدعومة من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والقوات السودانية التي ترعاها الدول الخليجية للسيطرة على الأراضي والساحل، ومع بروز توتر أوسع مع إيران في الممرات المائية المجاورة، تبقى هذه المناطق البحرية ذات الحركة الملاحية المكتظة غير مستقرة إلى حد كبير⁽¹⁰⁾. وتساعد التنافس والزخم لكسب النفوذ وازدادت قدرة الوصول في القرن الإفريقي في عام 2017م نتيجة الأزمة الخليجية، مع انتقال الخصام المحتدم الذي يضع المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والبحرين ومصر في وجه قطر وتركيا إلى القرن الإفريقي. فقد استقطبت هذه العداءة التي تزكيها تيارات شخصية وسياسية وتجارية وأيديولوجية البحر الأحمر وزعزت أقساماً من القرن الإفريقي، وهو منطقة أصلاً تتسم بالاضطرابات والهشاشة الأمنية والسياسية منذ زمن بعيد، وفي السنتين اللتين تلتا، أدى الانخراط الخليجي إلى استثمارات مهمة وإلى بعض الأحداث السياسية الإيجابية الملفتة، مما أعطى لمحة عن المنفعة التي يمكن أن يأتي بها تكامل أوسع، لكن الفترة اتسمت أيضاً بمحاولات قاسية لإحلال أنظمة صديقة وتحجيم الخصوم وضمان المصالح التجارية، في الصومال وجيبوتي وإثيوبيا والسودان. وفي عام 2018م انطلقت شرارة التغييرات السياسية الجذرية بالقرن الإفريقي، بفعل المطالب الشعبية بالإصلاح. نتج عنها إسقاط أنظمة مرت عليها ثلاثة عقود في الدولتين الكبيرتين في المنطقة، في إثيوبيا والسودان، مما زاد من احتمالية بروز تحول قد يكون تاريخياً في المنطقة برمتها، ومع أن هذا التغيير أتى بتحفيز محلي، أثرت الدول الخليجية منذ انطلاقه في العملية الانتقالية في كل دولة باتجاه إيجابي وسلبي على حد سواء⁽¹¹⁾.

ونتيجة للتغيير السياسي في إثيوبيا والسودان، حيث يحاول القادة الجدد بعد إطاحة الأنظمة التي استمرت لعقود من الزمان، إحداث تحولات سياسية محفوفة بالمخاطر، وسارعت دول الخليج إلى التدخل في كليهما، مما أسفر عن نتائج متباينة. وعلى الرغم من أن المؤسسة المسيحية الأرثوذكسية في إثيوبيا ظلت تشعر بالقلق منذ فترة طويلة من النفوذ الإسلامي الذي يمارس من الخارج، فإن رئيس الوزراء أبي أحمد قبل حزمة مساعدات واستثمارات كان في حاجة ماسة إليها، من الإمارات بقيمة 3 مليارات دولار في إبريل 2018م. وبعد أشهر استضافت العائلة المالكة في المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة الرئيس الإثيوبي أبي أحمد والرئيس الإرتري أسياس أفورقي، للاحتفال باتفاقية السلام بين البلدين، وأعقب ذلك الحديث عن

تنشيط الموانئ البحرية وخطوط أنابيب النفط والاتصالات السلكية واللاسلكية، وغيرها من الاستثمارات، وسعى آبي أحمد بحكمة لتحقيق التوازن في علاقات بلاده مع المنافسين الإقليميين في القرن الإفريقي، إذ جعل تواصله الجديد مع السعودية والإمارات ومصر مقروناً بزيارات رسمية إلى قطر وإسرائيل. وأن وصول آبي للسلطة كان بمثابة انفتاح تاريخي في إثيوبيا، وبينما جرى الاحتفاء برؤيته للتحديث والإصلاح على نطاق واسع، فإن تغيير الحرس القديم أدى أيضاً إلى اضطرابات اجتماعية، وانعدام اليقين السياسي، وتصادم الخطاب الإثني القومي.

آمن الشركاء الخليجيون والداعمون الغربيون إيماناً شخصياً كبيراً بهذا المصلح ذي الكاريزما، على أمل أن يتمكن من قيادة تنمية سياسية واقتصادية مستقرة، وأن يتيح لهم إمكانية الوصول إلى الصناعة المخصصة، والسوق الاستهلاكي (110 ملايين مستهلك).

أما السودان فقد نظر إليه المتنافسون الإقليميون كقطعة الشطرنج الجيوسياسية والاقتصادية، فعندما اندلع الحراك الشعبي في البلاد نهاية عام 2018م، شعر حكام المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، أن عهد الرئيس البشير قد انتهى، فأوقف هؤلاء دعمهم له مما عجل بسقوطه في 11 إبريل 2019م.

ولأهمية السودان الجيوسياسية، ونسبة لعلاقات الخرطوم مع قطر وتركيا، نظرت الرياض وأبوظبي إلى الثورة السودانية من منظور التشكيك في توجهاتها، تحرك الدبلوماسيون وضباط المخابرات والعسكريون السعوديون والإماراتيون بسرعة، ولأنهم كانوا عازمين على الفوز بقطعة رقعة الشطرنج الجيوسياسية بالمنطقة، سعوا إلى القضاء على التوجه الإسلامي وتشكيل شريك سوداني جديد وفق توجهاتهم، بالإضافة إلى تقديم بعض المساعدات المالية والطاوية، استثمروا في القادة العسكريين الجدد. لكن هذه التدخلات الخليجية الخرقاء قوبلت بالغضب الشعبي في شوارع الخرطوم، وهتفت الجماهير المحتشدة في ساحة اعتصام القيادة العامة للجيش «لا نريد مساعدتكم»، نسبة للعلاقات المشبوهة بين القادة العسكريين الجدد وحكام الرياض وأبوظبي، كما لدور السودان في حرب اليمن وما قبله من الرفض الشعبي والمطالبة بالانسحاب الفوري منها، علاوة لخوف جماهير الثورة وقادتها خاصة الشباب من اختطاف ثورتهم من قبل الرياض وأبوظبي. وفي تلك الأثناء تدخلت إثيوبيا بقيادة آبي أحمد عبر وساطة مشتركة مع الاتحاد الإفريقي، وبعد جولات مارثونية من التفاوض والشد والجذب وفض الاعتصام بالقوة اتفق الطرفان على تشكيل حكومة مدنية وعسكرية مختلطة.

عموماً يمكن القول أن التحولات السياسية في إثيوبيا والسودان محفوفة بالمخاطر، وكل منهما سيسهم في تشكيل القرن الإفريقي والبحر الأحمر. وأن التدخلات الخليجية في البلدين أصبحت من العوامل الإيجابية والسلبية على حد سواء.

بروز روح التعاون الإفريقي:

شهدت المنطقة في الآونة الأخيرة تعاوناً تضامنياً بين دول القرن الإفريقي وشرق إفريقيا، بقيادة إثيوبيا والسودان، خاصة بعد تنامي النفوذ الإثيوبي - السوداني والتقارب بينهما، استناداً إلى نفوذهما في هذه المنطقة وتدخلهما في تسوية أزمات وصراعات منطقة القرن الإفريقي خاصة بعد ظهور القيادات الإصلاحية

الجديدة في البلدين، حيث تمت تسوية الصراعات في السودان وجنوب السودان والصومال والصراع الإرتري الإثيوبي، والتقارب السوداني الإثيوبي في ملف سد النهضة في مواجهة مصر، وقيام دول شرق إفريقيا بإنشاء قوات طوارئ شرق إفريقيا «إيساف» والتي تضم (السودان، إثيوبيا، الصومال، جيبوتي، أوغندا، كينيا، بورندي، رواندا، سيشل، جزر القمر) وإجراء تدريبات عسكرية مشتركة كان آخرها في شهر ديسمبر 2017م، حيث اختتمت هذه القوات التمرين الميداني (سلام الشرق 2) تحت شعار (نحن نصنع السلام والأمن والاستقرار) بمنطقة جيببت العسكرية السودانية. وتهدف هذه التدريبات المشتركة إلى تكوين قوة عسكرية مكونة من 5 آلاف جندي لمواجهة الاضطرابات والصراعات التي تعاني منها المنطقة، لا سيما الصومال، وهو ما يعني أن الدول الإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر والواقعة في منطقة القرن الإفريقي أصبح لها دور عسكري واضح في هذه المنطقة والذي قد ينظر إليه بمزيد من الريبة وعدم الارتياح من بعض الدول المجاورة كمصر والسعودية.

ثانياً: التحولات والمتغيرات الجيوسياسية بمنطقة حوض البحر الأحمر:

لا شك أن انعكاس الأوضاع الراهنة والمتغيرات الجيوبوليتيكية التي حدثت بمنطقة حوض البحر الأحمر وبيئتها الجيوسراتيجية، تؤثر عليه وتجعله مسرحاً جديداً للتنافس والصراعات الإقليمية والدولية. وعلى ضوء ذلك يمكن رصد المعطيات التالية:

- التمدد الجيوسياسي للصين عبر مشاريعها الاستراتيجية مثل «حزام واحد، طريق واحد»، و«سلسلة اللؤلؤ». سينعكس على تواجدها ونشاطها في المنطقة وانعكاس ذلك على الوجود والنفوذ الأمريكي والحرب التجارية الأمريكية الصينية.
- الحرب اليمنية وتداعياتها واستمرارها والتي انطلقت منذ مارس 2015م وعدم الوصول إلى تسوية ومحاولة كافة الأطراف واللاعبين فرض أوضاع جديدة على الأرض.
- تنازل مصر عن جزيرتي تيران وصنافير للمملكة العربية السعودية، وعدم اكتمال إجراءات الترسيم والتي على ضوء ذلك تصبح السعودية ترتبط بحدود مع دولة إسرائيل بالإضافة إلى إجراءات تسوية القضية الفلسطينية فيما يعرف بـ(صفقة القرن).
- الأزمة الخليجية وحصار قطر وتداعيات ذلك على المنطقة خاصة القرن الإفريقي واليمن حيث أدت إلى تأجيج وعسكرة الأوضاع المضطربة بالفعل في البحر الأحمر والقرن الإفريقي، وما حدث من اصطفات بين دول المنطقة.
- نتائج ربيع القرن الإفريقي والتي أدت إلى التغيرات السياسية الجذرية والذي انطلقت شرارته في العام 2018م بفعل المطالب الشعبية بالإصلاح والتغيير، في الدولتين الكبيرين في المنطقة، إثيوبيا والسودان، وظهور قيادات جديدة بالمنطقة تحمل رؤى توافقية إصلاحية مثل أبي أحمد في إثيوبيا وعبدالله حمدوك في السودان، مما زاد من احتمالية بروز تحول قد يكون تاريخياً في منطقة القرن الإفريقي.
- دور القادة الإصلاحيين الجدد في منطقة القرن الإفريقي في تسوية وتصفير صراعات وحروب المنطقة، ويتجلى ذلك في طي ملف الصراع الإثيوبي - الإرتري وتوقيع اتفاق سلام بين البلدين بعد حرب طويلة وتوتر منذ 1998م، وكذلك عقد اتفاق تعاون يجمع إثيوبيا

- وارتريا والصومال في نوفمبر 2018م، وتوقيع اتفاق سلام في جنوب السودان واعتماد إثيوبيا على موانئ جيبوتي في صادراتها ووارداتها بعد افتتاح خط السكة حديد يونيو 2019م.
- التغيرات الجذرية التي أحدثتها ثورة ديسمبر السودانية والتوجهات السياسية والفكرية لقادتها، ألقت بظلالها على المحاور والتحالفات والشراكات القديمة، سياسيًا وعسكريًا واقتصاديًا، حيث صاحب ذلك فتور العلاقات مع تركيا وقطر وتجميد الشراكات والصفقات الاستثمارية السابقة، والاتجاه لسحب القوات السودانية من اليمن، ورفض الشارع السوداني سياسة المحاور. وإلغاء صفقة تشغيل ميناء بورتسودان مع الشركة الفلبينية، والرفض الشعبي الواسع لدخول شركة موانئ دبي في التعاقد مع الحكومة الانتقالية لتشغيل الميناء.
- الاستثمارات الاقتصادية وفتح الأسواق الإفريقية أمام هذه الدول وتأمين مصادر الطاقة والمشاريع المستقبلية والبحث عن المواد الخام (النفط والغاز) والمنافسة الاقتصادية وسعي بعض الدول من وصول الدول التي تنافسها على مناطق نفوذها واستثماراتها.
- سعي واستمرار العديد من الدول التوسع والتحكم في الموانئ والمناطق الحاكمة من خلال إيجار الموانئ والقواعد المطلة على البحر الأحمر والمحيط الهندي بهدف التحكم في طرق التجارة العالمية وتأمين قواعد وخطوط الملاحة لقواتها، وذلك من أجل دعم ومساندة أي خطط مستقبلية لتوسيع نطاق العمل العسكري إذا اقتضت الحاجة لذلك، بالإضافة إلى وجود أسباب ومبررات من قبل دول المنطقة لدعوة أطراف دولية وإقليمية مثل دعوة السودان لروسيا من خلال تقديم تسهيلات لها في منطقة البحر الأحمر باعتبار أن ذلك يوفر حماية وتأميناً لدول المنطقة في مواجهة أطراف أخرى، وبالتالي أصبحت منطقة البحر الأحمر تشكل فضاءات ومجال لاستقطاب القوى الدولية والإقليمية الطامحة ماضياً وحاضراً ومستقبلاً على المدى المنظور حسب معطيات الواقع.
- دخول روسيا إلى المنطقة وتوتر علاقات إيران مع الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الخليجية وإلغاء الاتفاق النووي بين إيران ومجموعة (5 + 1).
- قيام مجلس الدول الإفريقية والعربية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن.

ثالثاً: مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:

خلال العقدين الماضيين واجه البحر الأحمر تهديدات مستمرة من القرصنة البحرية والجماعات الإرهابية وغيرها من الأنشطة التي تهدد حركة الملاحة الدولية. وقد دفع ذلك القوى الدولية ذات المصالح والاستراتيجيات بالمنطقة إلى تشكيل فرقة عمل متعددة الجنسيات خاصة بأمن البحر الأحمر من أجل قمع القرصنة الصوماليين ومعالجة بعض حالات التهديدات السياسية من قبل جماعات متطرفة بما في ذلك «تنظيم القاعدة في شبه الجزيرة العربية» والحوثيون في اليمن. ومع تعدد الأجندات الإقليمية والدولية في مرحلة ما بعد الحرب الباردة، أضحت ساحة البحر الأحمر أكثر تشعباً وتعقيداً، وهو ما دفع بالدول المطلة على البحر الأحمر لكي تكون أكثر حزمًا وإصراراً على التوصل لوثيقة خاصة بالتعاون الجماعي بين دول المنطقة.

كان المفكر الراحل «علي مزروعى» يرى أن شبه الجزيرة العربية قبل وجود البحر الأحمر تمتد لتشمل منطقة شرق إفريقيا في إطار ما أسماه رابطة «الأفرايبا» التي تعكس عمقاً حضارياً مشتركاً بين الأفارقة والعرب. وقد جادل «مزروعى» بأن الصحراء الكبرى تربط بين شمال إفريقيا وإفريقيا جنوب الصحراء بقدر ما تفصل بينهما. ولكن إذا كان الشمال الإفريقي يعد جزءاً لا يتجزأ من القارة، فلماذا لا تكون شبه الجزيرة العربية أيضاً امتداداً لإفريقيا؟ وعليه إذا كان البحر الأحمر هو الذي يحدد أين تنتهي إفريقيا فإن الروابط التاريخية والحضارية التي تجمع بين الدول المطلة عليه تجعل منه عامل توحيد أكثر من كونه عامل تقسيم⁽¹²⁾. ويمكن فهم تاريخ القرن الإفريقي والخليج العربي جزئياً من خلال ازدواجية محورها التباين في اعتبار البحر الأحمر كميزة موحدة أم كميزة مفرقة، وبالفعل لقد ترسخت كل من هاتين المنطقتين واقتصادهما وشعبهما بفعل أجيال من الانخراط على جانبي هذا الممر المائي الضيق، سواء أكان ذلك للسراء أم كان للضرء، وتشكل التجارة والهجرة والإرث اللغوي والديني جزءاً من هذا التاريخ المشترك، مثلما يشكل أيضاً الرق والصراع والتنوع الديني جزءاً آخر، وقد حركت إسقاطات السلطة والأيدولوجيا، بما فيها تسابق الحرب الباردة، العلاقات شأنها شأن نقاط عدم التكافؤ التي نتجت عن تكديس الثروات السريع في الخليج، في الوقت عينه، يتم أحياناً التضخيم من فائدة هذا التقارب الجغرافي، مما يؤدي إلى الحديث عن ثقافة متشاطرة وقرابة عائلية وإدعاءات تتجاوز أحياناً الوقائع التاريخية أو ينكر اختلافات جوهرية متعلقة بالدولة والمجتمع⁽¹³⁾. وتدعي كل دولة ساحلية في المنطقة أنها هي طرحت فكرة التعاون في البحر الأحمر، فالمصريون واليمنيون يشيرون إلى جهود بذلها كل منهم في هذا الخصوص في السبعينيات. ويبرز السعوديون ورقة وقائع تعرض ست مبادرات تمتد منذ عام 1956م إلى الحاضر، والإريتريون يتحدثون عن رؤية طرحها رئيسهم في عام 2008م، لكن كل هذه المبادرات لم تر النور⁽¹⁴⁾. ويعد «ميثاق جدة» في عام 1956م بين المملكة العربية السعودية ومصر واليمن أقدم دعوة إلى إقامة «نظام أمن مشترك» في البحر الأحمر، ثم صدر بعده قرار يدعو الأمانة العامة في الجامعة العربية إلى ترتيب انعقاد مؤتمر لأقطار البحر الأحمر العربية في سبتمبر 1973م. غير أن هذه الدعوات لم يتم تفعيلها ودخلت كل هذه المقترحات طي النسيان نظراً إلى عدم الاهتمام بالقرن الإفريقي⁽¹⁵⁾. لكن هذه المحاولات لم تكلل بالنجاح بفعل عاملين رئيسيين؛ يرتبط أحدهما بتحالفات الحرب الباردة واصطفاف دول المنطقة في فلك القطبين العظمين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي، والثاني يتعلق بمعيار العضوية. وتبرز في هذه الحالة وضعية إسرائيل، ويلاحظ أن الفكر الاستراتيجي العربي ظل ولفترة طويلة يدور حول اعتبار البحر الأحمر بحيرة عربية. وقد تم إحياء مشروع منتدى البحر الأحمر مرة أخرى من جانب الأطراف العربية والإفريقية إلى أن تم التوقيع في أوائل يناير عام 2020م على ميثاق تأسيس مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، يكون مقره الرياض. ويكمن خلف هذا التحالف الأفروعربي اعتبارات أمنية واقتصادية واستراتيجية مهمة⁽¹⁶⁾.

وقد غدا البحر الأحمر بشكل متسارع حلبة للتنافس الجيوسياسي، إذ إن انخراطاً غير معهود بين الدول الخليجية والقرن الإفريقي ومصر يعيد تأطير السياسة والأمن والاقتصاد على ضفتي أحد المعابر المائية الأكثر ازدحاماً في العالم، وقد تقاطر الأصدقاء والأعداء في هذا الحوار لرسم معالم

النظام عبر الإقليمي الناشئ لزيادة الفرص المتاحة والتقليل من المخاطر في منطقة تعهما الصراعات والتنافس⁽¹⁷⁾.



خريطة رقم (2) توضح الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن.

وقد شكلت العضوية في المنتدى المسألة الأكثر إثارة للجدل حتى اليوم، فما هي الدول التي عليها الانضمام إلى منتدى البحر الأحمر، وما هي الدول التي لا يجوز أن تنضم، وما هو الأساس للانضمام؟ فقد دعا البعض على اقتصار المشاركة على الدول الساحلية فقط، ودعا البعض الآخر إلى وضع معايير عضوية أكثر توسعية. وقد تأثرت هذه النقاشات بالخصومات الجيوسياسية الراهنة، من أزمة الخليج إلى الخلاف على مياه النيل بين مصر وإثيوبيا. وكانت مصر الصوت الأعلى حيال مسألة العضوية. إذ يكرر دبلوماسيوها فكرة ثابتة حول ما تعتبره القاهرة أنه معيار الاختيار الوحيد الذي ينبغي اعتماده: ساحل البحر الأحمر. ويقولون إن تنظيمًا للدول ينبغي أن يتألف من الدول المطلة على البحر الأحمر لا أكثر. وفي هذا الموقف منطوق واضح يسهل الدفاع عنه، لكن هذا يعني أيضًا إقصاء إثيوبيا التي تعد دولة محورية في القرن الإفريقي وغيرها من الدول التي قد تحد من نفوذ القاهرة.

بيد أنه لضم المزيد من الدول من الجوار المباشر، على غرار إثيوبيا، حجة مقنعة. فواقع أن إثيوبيا تفتقر عمليًا إلى أي خط ساحلي يطل على البحر الأحمر (تقع إثيوبيا على بعد 48 كم من أقرب ساحل) ليس بمنطق مقنع لإقصاء أحد أهم البلدان في المنطقة، إذ يشكل هذا البلد الذي يضم 110 ملايين نسمة محورًا للسياسة والاقتصاد والأمن وتطوير البنية التحتية في القرن الإفريقي⁽¹⁸⁾.

ويمكن توسعة عضوية المنتدى لتشمل الدول التي لها مصالح وعلاقات في البحر الأحمر وخليج عدن، بما في ذلك دول الخليج والقوى الغربية والصين. ويمكن حل معضلة العضوية عبر فكرة نظام من الدوائر الأحادية المركز تشكل فيه الدول الساحلية نواة منظمة مركزية لكنها تدعو دائرة ثانية وربما ثالثة من الدول للمشاركة، فتدعو الدول «المجاورة» ذات الحجم والتأثير اللذين لا يمكن غض النظر عنهما والجهات الفاعلة من خارج المنطقة التي لها مصالح مكتسبة في البحر الأحمر والتي يمكنها تقديم الموارد التقنية والمالية. ويمكن الترحيب بهذه الدول بصفتها دولاً شريكة أو مراقبة أو صاحبة مصلحة مدعوة تبعاً لكل حالة من الحالات.

لأنه لا يمكن التكرار أن للدول ذات الثقل السكاني والنفوذ السياسي والفرص الاستثماري كأثيوبيا والدول الفاعلة خارج منطقة الحوض كالدول الأوروبية والأمريكية والآسيوية مصالح ومكتسبات كبيرة بالمنطقة، ولا يمكن رفض الشراكات والاستثمارات معها، فهذه الحكومات حاضرة أصلاً في باب المنذب وفي جواره وفي الموانئ والممرات المائية وفي كل البيئة الجيوستراتيجية لمنطقة حوض البحر الأحمر. وقد بذل الدبلوماسيون بالمنطقة مع نظرائهم الأوروبيين، جهوداً مضنياً في حوار متعدد الأطراف، وتتركز هذه الفكرة حول استجابة معقولة للحقائق، عبر حشد الدول الساحلية لمناقشة المصالح المشتركة، وتحديد التهديدات الناشئة ووضع الحلول المشتركة والتفكير في الرؤى المستقبلية لما ينبغي أن يكون حوض البحر الأحمر في ظل حدة التنافس متعددة الأطراف والمستويات. وأن التجسيد المثالي لهذا المنتدى قد يمكن الدول الإفريقية والخليجية معاً من مواجهة قضايا متنوعة مثل التجارة وتطوير البنية التحتية، والأمن البحري، والهجرة المختلطة، وإدارة الصراع. لكن الرؤى المتباينة بشأن منتدى البحر الأحمر ما تزال قائمة، وتظهر هنا ثلاثة توجهات متباينة، تركز السعودية على الأمن وتحاول تسخير التحالف في خدمة صراعها ضد إيران ومنافسة تركيا بالمنطقة وتحجيم دور قطر، بينما تركز مصر في الأمن المائي وتحاول تضيق الخناق على إثيوبيا، بينما ترى غالبية الدول الأخرى في قضايا التنمية ومحاربة الفقر والاستفادة ومواجهة التهديدات الأمنية والكوارث الطبيعية⁽¹⁹⁾.

لكن نجاح التكتل الجديد بالمنطقة يحتاج من الدول العربية إلى مقارنة شاملة تبدأ أولها بتكثيف حضورها الاقتصادي والثقافي في كل من جيبوتي وإرتريا والصومال والتي تشهد توطئاً مكثفاً لقواعد أجنبية على أراضيها، وهو ما يستدعي رفع سقف الارتباط الاقتصادي والتجاري والثقافي بالدول العربية بغية تقديم رؤية استراتيجية بعيدة المدى تقوم على تطوير سياسة توافقية محلية، وشراكات استراتيجية تعاونية في بعدها التنموي والاقتصادي وأخرى في بعدها الأمني مع الدول الكبرى للحفاظ على دورها التاريخي وإيجاد رؤية موحدة بما يؤدي لصيانة الاستقرار الاستراتيجي بالمنطقة.

التنافس الإقليمي والتحول الجيوسياسي بالمنطقة:

شهدت منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي متغيرات كبيرة خلال السنوات الأخيرة، ويمكن ملاحظة ذلك في زيادة الاهتمام الإقليمي والدولي بالمنطقة ومن خلال التواجد الكثيف والنشاط المتواصل لعديد من الدول الكبرى والإقليمية بهدف تعزيز سياساتها واستراتيجياتها في المنطقة بما يتلائم مع التطورات الجارية في الساحة ومحيط المنطقة الذي يتراوح بين الحضور العسكري المباشر من جهة وتفعيل العمل التجاري والاستثماري والوكلاء في المنطقة من جهة أخرى. وفيما يلي أهم القوى الإقليمية المتنافسة بالمنطقة:

التغلغل الإسرائيلي:

تعد محاولة السيطرة على البحر الأحمر من أهم الأهداف الاستراتيجية لإسرائيل في المنطقة التي بدأت منذ عام 1949م، بعد تأسيس الكيان 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 الخطوة التالية هي السيطرة على البحر الأحمر ذاته، فبدأت باحتلال الأراضي العربية في الجزء الشمالي، واحتلال الجزر الواقعة في الجزء الجنوبي من المنطقة، 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 تيران عام 1967م، وباب المندب عام 1973م⁽²⁰⁾.

وقد ركزت إسرائيل في نظرية أمنها القومي على البحر الأحمر، بوصفه يقع ضمن اتجاهها الاستراتيجي الجنوبي ليشمل الدول العربية المتشاطئة له، ودول القرن الإفريقي المتحكمة في مدخله الجنوبي، بالإضافة إلى منطقة البحيرات العظمى ومناجم نهر النيل، ولذلك خططت إسرائيل منذ نشأتها للسيطرة على البحر الأحمر بجميع منافذه وإقامة ما يسمى بإسرائيل الكبرى، وفي إطار المنظور الإسرائيلي يعد البحر الأحمر ممراً مائياً دولياً ينبغي أن يظل مفتوحاً لسفن الدول جميعاً بما فيها إسرائيل⁽²¹⁾.

لذلك يتسم البحر الأحمر، بما في ذلك القرن الإفريقي، بأهمية حيوية واستراتيجية لإسرائيل، لما للمنطقة من خصائص اقتصادية وأمنية وعسكرية بالنسبة لإسرائيل، إذ إن إسرائيل تطل على كل من البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط ويسمح لها ذلك بحرية الحركة غرباً في اتجاه الدول الأوروبية، إلا أن البحر الذي يقع عليه ميناء إيلات يعتبر المنفذ الرئيس لها جنوباً في اتجاه إفريقيا وآسيا وأستراليا، وهذا هو أحد أسرار الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بالنسبة لإسرائيل⁽²²⁾.

وقد تبنت إسرائيل رؤية استراتيجية لفك عزلتها اختراق الوطن العربي من خلال السيطرة على البحر الأحمر، وعليه، فقد اتبعت استراتيجية تركز على ثلاثة محاور متداخلة تعمل على تحقيق سيطرتها على البحر الأحمر وهي المحاور السياسية والعسكرية والاقتصادية.

وتولي إسرائيل اهتماماً بشرق إفريقيا أكثر من وسطها، وبحكم ارتباط البحر الأحمر بالأمن الإسرائيلي، فإن الإسرائيليين يرغبون القيام بدور في حل قضايا البحر الأحمر، خاصة تلك التي تؤثر على حرية إسرائيل في الملاحة والتجارة والتعاون الاقتصادي مع العالم الخارجي، هذا بالإضافة إلى سعي إسرائيل المستمر نحو تحقيق مجموعة من الأهداف بما يتلائم 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.
- إيجاد عمق استراتيجي في البحر الأحمر يتيح لإسرائيل رصد أي نشاط عسكري عربي في المنطقة.
- ضمان الاتصال والأمن للخطوط البحرية العسكرية والمدنية الإسرائيلية بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عن طريق البحر الأحمر والطرق البرية من إيلات إلى حيفا وعسقلان.

سعت إسرائيل خلال الفترة الماضية إلى تشكيل أوضاع جديدة في منطقة الشرق الأوسط تتلائم مع مصالحها الحيوية، وذلك سينعكس بالضرورة على أمن منطقة حوض البحر الأحمر، حيث ترى أن مشروع الشرق الأوسط الجديد وصفقة القرن يفتحان الباب بكامله أمام التطبيع معها وإقامة

- شراكة عربية إسرائيلية وإفريقية، وتنعكس كذلك على التنسيق بين دول المنطقة ومن خلفها الولايات المتحدة الأمريكية لمواجهة التمدد الإيراني، كما ستنعكس على اقتصاديات المنطقة وظهور مشروعات مشتركة وربما يصطدم ذلك بالمشروع التركي الذي يسعى لإعادة تركيا لقيادة العالم الإسلامي بوصفها النموذج الاقتصادي والعسكري الأهم إسلاميًا، ومن ضمن تلك المشاريع الآتي⁽²³⁾:
- قناة البحر الأحمر مع البحر الميت مقرونة بتطوير التجارة الحرة والسياحة على امتدادها ما يسمى مشروع ناقل البحرين أو مشروع البحر الميت - طريق الهند الجديد.
 - إنشاء ميناء مشترك إسرائيلي - أردني - سعودي.
 - تطوير الطاقة الكهرومائية وتحلية المياه وتطوير صناعات مرتبطة بالبحر الميت والبحر الأحمر، وتستفيد الأردن ومصر وإسرائيل والسعودية.
 - إقامة طرق مواصلات وسكك حديدية إقليمية وإقامة مناطق صناعة مشتركة بحيث تكون إسرائيل محورها، وإنشاء مراكز أبحاث لتطوير وحل مشكلة ندرة المياه والتصحر والزيادة السكانية.
 - عمل طرق تجارية تربط البحر الأبيض المتوسط غربًا إلى الخليج العربي شرقًا، بحيث تصبح إسرائيل جسرًا بريًا بين أوروبا ودول الخليج، وهذا المشروع سيعمل على انتعاش التجارة بين دول الخليج وموانئ البحر الأبيض المتوسط، وذلك باعتباره يشكل رافعة لتحقيق السلام الاقتصادي في الشرق الأوسط.
- وتدرك إسرائيل خطورة تحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية يمكن حال قيام حرب مستقبلية غلق نقاطه الاستراتيجية في وجه الملاحه من وإلى إسرائيل، لذلك نجدها تتلقى من الولايات المتحدة الأمريكية المساندة تحت ذريعة التعاون والمصالح الاستراتيجية بينهما، وذلك في إطار الالتزامات الأمريكية بضمان الأمن الإسرائيلي. وهو ما دفعها إلى المزيد من التحركات خصوصًا عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتعزيز علاقاتها مع دول القرن الإفريقي وشرق إفريقيا، بهدف تأمين الملاحة البحرية بينها وبين العالم الخارجي، فضلًا عن المشاركة في تأمين وحماية مضيق باب المندب، حيث تمتلك إسرائيل وجودًا قويًا في المنطقة من خلال شركات الأمن التي تنشط فيها، فضلًا عن إشرافها على قاعدة تجسس وقواعد للتدريب في جزيرة «دهلك» الإترية التي توفر فيها غواصات مزودة بالوقود⁽²⁴⁾. وتهدف إسرائيل لعدم تكرار محاصرة ميناء إيلات من خلال إغلاق مضيق تيران وذلك بالقفز من فوقه، للتمركز في نقاط قريبة من مضيق باب المندب، في إطار مناورة عسكرية لكسر الحصار بالحصار - أي محاصرة مضيق تيران - ولتحقيق ذلك توجهت إسرائيل لنسج علاقات مع العديد من الدول الإفريقية القريبة من البحر الأحمر والبعيدة عنه.
- وتتمثل العقيدة الإسرائيلية العسكرية في محاولة التأثير في نمط العلاقات والتفاعلات الإقليمية، لتعزيز دورها العسكري والسياسي، ولضمان استقرارها تقوم على إثارة الحروب في المحيط العربي. وللأمن مكانة عظيمة في العقيدة الإسرائيلية، فهو بمثابة الدين الموازي للديانة اليهودية، وهو القادر إلى جانب الديانة اليهودية على توحيد الشعب اليهودي⁽²⁵⁾.
- ولتأمين نفسها أكثر ومشروعاتها الاستراتيجية، من أعدائها ومنافسيها في المنطقة، عملت إسرائيل على تطوير منظومتها الدفاعية والهجومية، وتطوير معداتها وآلياتها العسكرية والأمنية، وقامت بشراء ثلاث غواصات ألمانية لتعزيز قواتها البحرية تحت سطح البحر، وليس السابحة فوق مياهها، هذه الغواصات تتفوق على مثيلاتها في المنطقة، كالغواصات التي باعها ألمانيا إلى مصر، ويرجع كل ذلك للأسباب الآتية⁽²⁶⁾:

1. أصبحت إسرائيل مهمومة بتأمين النفط والغاز بالمنطقة وأصبحت تجارة النفط والغاز مصدر ثروة للدولة العبرية.
2. التوجه الفلسطيني بتعزيز وحدة للضفادع البشرية التي سبق لها القيام بعمليات حربية على الشواطئ والأهداف الإسرائيلية.
3. تخطط إسرائيل لاحتمالات توسع الاضطرابات في مضيق باب المندب وأهمية مواجهة التخطيط الإيراني للتمركز في قاعدتين عسكريتين إحداهما في اليمن والثانية في سوريا.
4. احتمالات اندلاع حرب في جنوب لبنان والحرص الإسرائيلي على منع تكرار ضرب البارجة الإسرائيلية (ساعر خمسة).
5. هناك سعي إسرائيلي للتواجد البحري غير المعلن والمباغت في بحر لا يتوقعها المتشائون عليها .

وفي إطار التنافس والتكالب الإسرائيلي على تعزيز نفوذها في منطقة البحر الأحمر، يظهر التخوف الإسرائيلي من النفوذ الإيراني، فأسرائيل ليست بمنأى عما يجري من أحداث بمنطقة البحر الأحمر، وهو ما عبر عنه محللون إسرائيليون أكدوا أن الصراع الإقليمي والدولي في البحر الأحمر ليس بجديد وأن وجود تركيا في المنطقة لا يمثل تهديدًا حقيقيًا لإسرائيل بقدر المخاوف المتوقعة من تحركات إيرانية⁽²⁷⁾. وما تخشاه إسرائيل هو أن تنصب إيران هناك منظومة لإطلاق صواريخ بعيدة المدى، خاصة وأن المسافة بين ميناء عصب وإسرائيل أقل من 2300 كم، وهو مدى الصواريخ التي تطورها إيران⁽²⁸⁾. وإسرائيل سلاح بحري قوامه الأساسي غواصات الدولفين النووية ولذلك حاولت إسرائيل أن يكون لغواصاتها موطن قدم في البحر الأحمر في المساحة التي تلي مضيق تيران، وإسرائيل ساحل على البحر الأبيض المتوسط يبلغ حالياً 238 كم يمكنها من خلاله وعلى طول سواحلها من بناء موانئ للاستخدامات المدنية والعسكرية، أما ميناء إيلات الإسرائيلي فلا يتجاوز طوله 11 كم مما لا يجعله ملائماً لتمرکز قطع بحرية ضخمة أو غواصات خاصة النووية منها، وبالرغم من ضخامة عمق البحر الأحمر قياساً مع المحيطات أو حتى مع البحر الأبيض المتوسط، إلا أن تمكن إسرائيل من تمرکز أسطولها البحري عليه وإبحار قطعها البحرية العسكرية ومنها الغواصات فيه يعد هدفاً استراتيجياً بالنسبة لها، وهذا يعطيها الكثير من العمق الاستراتيجي الذي تفتقر له بسبب مساحتها التي لا تتجاوز 20000 كم²، وتنظر إسرائيل إلى محاصرة الدول العربية من جهة البحر الأحمر ولذلك سعت لإقامة علاقات أمنية وعسكرية مع كل من إثيوبيا وإرتريا من أجل التواجد في البحر الأحمر وجزره⁽²⁹⁾. واستهدفت إسرائيل إقامة علاقات استخباراتية وأمنية وعسكرية بمعظم دول الساحل الغربي للبحر الأحمر إن لم يكن جميعها، وحسمت أمرها في نسج علاقات أمنية واقتصادية مع الدول الإفريقية المطلة على البحر الأحمر خصوصاً من أجل القفز على محاولات حصارها في شمال البحر الأحمر، ولقد كان على إسرائيل ضمان حقها بالمرور بمضائق تيران وصنافير لضمان حقها بالمرور من مضيق باب المندب، كما كان على إسرائيل ضمان حقها في المرور من خليج السويس للوصول إلى قناة السويس وكان ذلك على رأس سلم الأهداف الإسرائيلية، وتحقيق لها ذلك، ولاعتبارات استراتيجية كان لا بد لإسرائيل من الدخول لإثيوبيا من أجل التحكم بمنبع النيل المتجه إلى السودان ومصر والموجود في إثيوبيا -بحيرة تانا- ولقد استطاعت إسرائيل استئجار مجموعة من الجزر الاستراتيجية التابعة لمجموعة جزر دهلك والتي كانت تابعة لإثيوبيا وذلك قبل استقلال إرتريا عن إثيوبيا عام 1993م، واستمرت إسرائيل بوضع يدها على الجزر وذلك باستئجارها من إرتريا بعد إقامة علاقات استراتيجية معها، وتمكنت إسرائيل من إقامة قاعدتين عسكريتين في إرتريا حالياً تقعان في جزيرة فاطمة، وجزيرة دهلك جنوب البحر الأحمر، وإسرائيل قاعدة عسكرية في ميناء مصوع في إرتريا أيضاً، وأخرى

جوية في إثيوبيا وكينيا ويوغندا وتشاد على الحدود السودانية، كما أن لإسرائيل قواعد عسكرية في جنوب السودان⁽³⁰⁾.

كما أن التواجد الصيني يسبب ازعاجاً للولايات المتحدة الأمريكية، ولمواجهة التمدد الجيوسياسي للصين في إفريقيا وعلى سواحلها المطلّة على البحر الأحمر، ولإسرائيل دور مهم في معاونة أمريكا للوقوف في وجه الصين في إفريقيا. وقد نشطت إسرائيل في العمل الاستخباري والتنصت في سواحل البحر الأحمر، مما يوفر لها قاعدة كبيرة من المعلومات، والتي على درجة كبيرة من الأهمية سواء لها أو لحلفائها، خاصة وأن التنافس الأمريكي الفرنسي على أشده في إفريقيا على الرغم من تحالفهما، في إطار حلف الناتو، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية تسعى لكبح جماح فرنسا خاصة في إفريقيا. وتسعى إسرائيل حاضراً ومستقبلاً إلى تمزيق الوحدة المائية للبحر الأحمر وأن يكون لها تواجد فيه، ويتمركزها على جزر البحر الأحمر تكون قادرة على وضع قواتها المدربة جيداً للتدخل السريع في الجزر للتعامل مع أي طارئ عسكري، كما أن لإسرائيل إمكانيات تقنية عالية. كما تسعى إلى تدعيم نفوذها وتغلغلها في منطقة البحر الأحمر وتثبيت عمقها استراتيجياً في بلدان القرن الإفريقي بتعزيز تعاونها مع إثيوبيا وإرتريا وجنوب السودان ويوغندا وكينيا، ولإسرائيل محاولات تطبيع مع السودان.

التغلغل الإيراني:

تأتي الأهمية الاستراتيجية الرئيسية لإيران في موقعها الجغرافي الذي تتقاطع عنده خطوط المواصلات العالمية البرية والبحرية، التي تربطها شرقاً بالهند والشرق الأقصى، وجنوباً بالجزيرة العربية والمحيط الهندي وإفريقيا، وغرباً بجنوب غرب آسيا والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا، وشمالاً بروسيا ومنطقة بحر قزوين وشرق أوروبا. وتستند سياسات إيران الإقليمية إلى العمق التاريخي والجغرافيا السياسية التي تقع ضمنها، وعبر التاريخ القديم كان التوسع الإيراني متعدد الاتجاهات، يذهب صوب إقليم الهلال الخصيب، والقوقاز، وإقليم آسيا الوسطى، وجنوب شبه الجزيرة العربية، لكن في المرحلة الراهنة بعد أن اصطدمت خطط التوسع الإيراني بالقوة النووية في الشمال ممثلة في روسيا، والقوى النووية في الشرق ممثلة بباكستان والهند، تحولت خطط التوسع الإيرانية غرباً باتجاه الدول العربية المجاورة⁽³¹⁾.

تسعى إيران بقوة إلى البحث عن مواقع استراتيجية بطول ساحل البحر الأحمر من قناة السويس شمالاً إلى باب المندب جنوباً، وذلك للولوج إلى منطقة القرن الإفريقي وإيجاد موطئ قدم لها على ساحل البحر الأحمر من خلال بوابة إرتريا، وفي مضيق باب المندب، تستخدم إيران جماعات الحوثي كوكيل لها في المنطقة مستقبلاً، فضلاً عن استخدامها كسلاح تستطيع من خلاله تعطيل تدفق حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر حال نشوب أي حروب في المنطقة تكون إيران طرفاً فيها، في إطار صراعها مع الغرب، وبعض دول الخليج العربي، وعلى رأسها السعودية والإمارات⁽³²⁾. وفي سبيل ذلك تسعى إيران إلى الهيمنة والسيطرة على منطقة القرن الإفريقي، وذلك من خلال الحصول على موطئ قدم لها في مدخل البحر الأحمر وإقامة قواعد عسكرية لها في المنطقة، ومن ثم فإن ذلك الهدف يعد هدفاً رئيساً للسياسة الخارجية الإيرانية في منطقة القرن الإفريقي، وهو ما يحتم على إيران انتهاج كل الوسائل والأدوات الدبلوماسية والاقتصادية والثقافية. ولتحقيق ذلك تحاول إيران بسط نفوذها الشيعي في المنطقة، وتكوين محور معادي للغرب تحت رايته من دول العالم الثالث، وذلك سعياً لتقليل النفوذ الأوروبي والأمريكي في المنطقة لصالحها. كما تهدف إيران إلى الخروج من العزلة الدولية الغربية التي فرضت عليها بسبب برنامجها النووي. وتسعى لكسب ود دول المنطقة لتأييدها في المحافل الدولية والمنظمات الدولية، إضافة إلى ذلك تطمح إيران للسيطرة على

الممرات المائية الدولية لتكبيد الغرب والمنافس السني اللدود المتمثل في المملكة العربية السعودية، أكبر الخسائر من خلال فرض السيطرة على مضيق باب المندب، لأن ذلك سوف يحتم على الدول التحول إلى طريق رأس الرجاء الصالح بدلا من المضيق، إذ يعد مضيق باب المندب حاليًا أهم الممرات المائية الدولية للسفن التجارية حاملة النفط، حيث يعبر المضيق يوميًا نحو 3,5 مليون برميل نفط تقريبًا. ولكسب أوراق ضغط جديدة على الأعداء والمنافسين، تحاول السيطرة على المضيق حتى تستطيع إشعال صراع دولي حول إمدادات الطاقة مستقبلاً، وهو ما يمكنها من أن تساوم بأوراق الضغط في كثير من ملفات المناطق الاستراتيجية الأخرى في الشرق الأوسط والعالم⁽³³⁾. ومن ثم تطمح إيران إلى أن تضيف لمكاسبها الاستراتيجية إمكانية التحكم في البحر الأحمر وباب المندب من خلال المنصة اليمنية، إلى جانب مضيق هرمز الذي تسيطر عليه، إضافة إلى تمرّكها في بعض الجزر الإترية والتعاون الأمني مع بعض دول القرن الإفريقي مثل إثيوبيا⁽³⁴⁾. وقد تعزز الوجود الإيراني في المنطقة بعد حرب يوليو 2006م في لبنان، احتساباً لردود الفعل الإقليمية والدولية على نتائج هذه الحرب، حيث استقر الأمر في طهران على خروج إيران من دائرتها التقليدية، والعمل على رسم خريطة جديدة لنفوذها البحري، والخروج من الدائرة المحدودة بمياه الخليج العربي والمياه الساحلية للمحيط الهندي، وبدأت عناصر «القوات البحرية لفيلق الحرس الثوري الإسلامي» في خليج عدن في العمل منذ نوفمبر 2008م، عندما أرسلت أول سفينة حربية لتسيير دوريات لمكافحة القرصنة ردًا على استيلاء قراصنة صوماليين على سفينة شحن إيرانية⁽³⁵⁾. وقد تبلورت ملامح الاستراتيجية الإيرانية في البحر الأحمر عام 2009م، وذلك مع انعقاد القمة الإيرانية الجيبوتية، وهي القمة التي انتهت بالتوقيع على مذكرة تفاهم للتعاون المشترك، تضمنت الإعفاء من تأشيرات الدخول لمواطني البلدين، وبناء مراكز للتدريب فيما عرف لاحقًا بالحرس الثوري الإفريقي، بالإضافة إلى منح البنك الإيراني قروضًا للبنك المركزي الجيبوتي، وإنشاء لجنة مشتركة ومساهمة في عملية التنمية في جيبوتي⁽³⁶⁾. كما شاركت إيران في عام 2010م في مناورات مع جيبوتي في باب المندب، مشكلًا بذلك تهديدًا أمنيًا لأعدائها ومنافسيها وذلك قبل أن تقطع جيبوتي علاقاتها مع إيران في 2015م⁽³⁷⁾. وقد تعزز الدور الإيراني في البحر الأحمر مع تزايد علاقاتها مع الحوثيين في اليمن، فكان للمجهود الإيراني دور كبير في تحول الحوثيين إلى قوة عسكرية مسلحة، مهددة للأمن القومي اليمني، وهو التداعي الأبرز الذي أسفر عن توجهات التحالف العربي ضد تصاعد الدور الإيراني في اليمن⁽³⁸⁾.

ومع هذا التوجه نحو الدول العربية والبحر الأحمر خاصة، اتهم رئيس القيادة المركزية بالجيش الأمريكي جوزيف ووتل، إيران بلعب دور في الهجمات على السفن الحربية الأمريكية بالقرب من المياه اليمنية، مضيفًا أنه يتصور أن إيران لعبت في هذا الأمر، لأن لديها صلات بالحوثيين، لهذا يعتقد أن لهم يدًا في هذا الأمر.

وادعى الجيش الأمريكي إطلاق صواريخ تجاه سفينة تابعة له «ميسون» 3 مرات على الأقل من مواقع تحت سيطرة الحوثيين، استهدفت القوات الأمريكية 3 مراكز رادارية لهم، ويقول ووتل إنه حتى الآن لا تعلم الولايات المتحدة بشكل كامل كيف حدثت هذه الهجمات⁽³⁹⁾.

وقد أثبتت إيران أنها تستطيع إرسال غواصات على رحلات بحرية ممتدة من البحر الأحمر. الغواصات القديمة من طراز كيلو مجهزة بألغام متطورة بكميات من شأنها أن تستغرق أسابيع حتى تزال، ويمكن استخدامها في الضغط على كل من الولايات المتحدة وأوروبا الغربية وكذلك الدول المصدرة للنفط في الخليج العربي.

من المشتبه أن إيران قد زرعت الألغام في البحر الأحمر إبان الثمانينيات، وأنها قادرة على فعل ذلك مرة أخرى، أما كوسيلة للاستفادة من موقعها في الشرق الأوسط، أو كطريقة لتعطيل شحن النفط، وجعل البحر الأحمر مسرح عمليات جديدًا في حالة الحرب مع منافسيها الإقليميين⁽⁴⁰⁾.

يمكن القول أن الوجود الإيراني في منطقة البحر الأحمر قد تأثر بشدة بالمتغيرات الإقليمية الراهنة، فالنشاط الإيراني في حوض البحر الأحمر وعلاقات إيران مع الدول المطلة عليه تتعرض لانتكاسة كبيرة، ولا شك أن وجود إيران في تلك المنطقة الاستراتيجية سيزداد صعوبة في ظل تبني الولايات المتحدة سياسة جديدة تستهدف تقويض الحضور الإقليمي الإيراني، وتبدأ في كل من لبنان وفلسطين، وكذلك بالتوازي مع الجهود الخليجية لردع إيران عن تهديد الاستقرار والأمن في المنطقة⁽⁴¹⁾. وتقوم الاستراتيجية الإيرانية على محاولة اختراق أمن البحر الأحمر، والتضييق على دوله العربية عبر استكمال الدوائر المفرغة من «الهلال الشيعي» في الشمال، والتي لا يكتمل بروجها إلا من خلال تغلغل إيران وتمدها على الجانب الجنوبي من هذا الهلال، خاصة في دول منطقة القرن الإفريقي ومضيق باب المندب، وهو بالمحصلة محاولة الالتفاف على العمق الجيوسياسي العربي والسني. وحرصت إيران أولاً، على تواجدها في البحر الأحمر عبر «جماعة الحوثيين» في اليمن، ثم تابعت عملية الاختراق من خلال محاولات التغلغل في بلدان القرن الإفريقي في كل من السودان وإريتريا وإثيوبيا وجيبوتي والصومال. ولعل أبرز دليل على ذلك هو اختيارها للعاصمة الإرترية أسمرا كمحطة مبكرة لعقد شراكات توجت بأربع اتفاقيات اقتصادية في مجال التعدين والطاقة والزراعة والصناعة منذ عام 2008م، مما سهل الحصول على تسهيلات من إرتريا للبحرية الإيرانية في خليج عدن، كما منحت حق تطوير وصيانة عمل شركة تكرير النفط الإرترية «مصفاة عصب». ثم تطور لاحقاً إلى إنشاء قاعدة عسكرية في ميناء عصب الإرتري لإسناد بوارجها الحربية الست المستقرة في المياه الصومالية تحت دعوى حماية السفن التجارية الإيرانية، لكنها قامت بتدريب عناصر حوثية بمعسكر «دنقللو» الإرتري على يد عناصر من فيلق القدس. وأن حرب اليمن ومآلاتها، وتسويتها سياسياً أو بانتصار عسكري لأحد أطرافها، ستشكل ديناميات إقليمية وعابرة للأقاليم، إلى جانب السيطرة على الموانئ الاستراتيجية الموجودة على ساحل اليمن البالغ طوله 1200 ميل، وضمانات خاصة بمضيق باب المندب ذي الموقع الاستراتيجي.

تركيا:

نشطت تركيا في منطقة القرن الإفريقي، وفي بعض الحالات يسبق انخراطها الاهتمامات والاستحوادات الخليجية الحديثة. فبعد أن رسخت تحالفها مع قطر في الأزمة الخليجية في عام 2017م، أصبحت منخرطة مع قطر في التنافس الإقليمي بغرض التوسع بالمنطقة، متخذاً نفوذها الاقتصادي والعسكري، في مواجهة المملكة العربية السعودية ومصر والإمارات العربية المتحدة. وقد سعت تركيا مؤخراً إلى تعزيز حضورها في منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي وهو ما ظهر في الاتفاق على تأسيس منطقة تجارة حرة في جيبوتي والتي تم تخصيص مساحة 5 ملايين متر مربع لها في ديسمبر 2016م، كما أعلنت رسمياً في سبتمبر 2017م، عن إنشاء قاعدة عسكرية وثلاث مدارس عسكرية إلى جانب منشآت أخرى بجنوب العاصمة الصومالية مقديشو على ساحل المحيط الهندي، وكذلك من خلال توقيعها اتفاقاً لتطوير وإدارة جزيرة سواكن السودانية في 24 ديسمبر 2017م⁽⁴²⁾. وفي عام 2014م وقعت الحكومتان الصومالية والتركية على اتفاق لتشديد وتشغيل ميناء مقديشو، تحصل الحكومة الصومالية على 55% بينما تحصل تركيا على 45%، لمدة 20 سنة. ولتركيا استثمارات إضافية في المجالين الإنساني والسياسي ومجال المساعدات في الصومال منذ عام 2011م، وترى الدول المنافسة لها أن حضور أنقرة في مقديشو دليل على توسعها الاستراتيجي في المنطقة. وتحاول تركيا من خلال تعزيز وجودها بالقرب من المنافذ البحرية بمنطقة البحر الأحمر

تحقيق جملة من الأهداف، من أبرزها تعزيز قدراتها الاستثمارية عبر منافسة بعض القوى الإقليمية التي تبدي اهتماماً خاصاً بتطوير وبناء الموانئ المطلة على المحيط الهندي أو البحر الأحمر أو الاستثمار فيها، بما قد يحقق لها مكاسب تجارية واستثمارية متعددة، لذا عزز دخول تركيا خط التنافس حول منطقة البحر الأحمر استراتيجية المخاوف من تغذية الصراعات الإقليمية الدائرة فيها، وتحولها إلى إحدى أكثر البؤر توتراً في العالم⁽⁴³⁾. وتنافس تركيا في الصومال الإمارات العربية المتحدة، وحاولت الضغط على الرئيس الصومالي الحالي محمد عبدالله فرماجو للانحياز لها في أزمة حصار قطر عام 2017م، لكنها لم تفلح في ذلك، واتهم الرئيس فرماجو الإمارات بالرشوة والتدخل (تبع ذلك مصادرة مبلغ باهظ يبلغ 10 ملايين دولار نقداً من الإمارات على مدرج المطار في مقديشو)، تخلت أبو ظبي بعدها عن العلاقات مع الحكومة الصومالية المركزية⁽⁴⁴⁾. ونظراً إلى غضبها من العلاقات السياسية والمالية بين حكومة فرماجو والدوحة وأنقرة، حولت الإمارات اهتمامها ومساعداتها إلى ولايات الصومال الفيدرالية ومناطق الأطراف الانفصالية، وكشفت هذه الخطوة عن معركة مكثفة على التنافس والنفوذ الإقليمي في الصومال وزادت من حدة التصدعات العميقة في الصومال. ولكن بعد عامين من القطيعة من المشهد السياسي لمقديشو، والقلق المستمر بشأن النفوذ التركي والقطري، تطلع الإماراتيون إلى إعادة ترسيخ وضعهم في العاصمة قبل انتخابات الصومال عام 2020م. وبينما استخدمت دول الخليج المال لتخطب ود النخب المحلية الصومالية، برهن الصوماليون أيضاً على أنهم بارعون في التلاعب بالمتنافسين الإقليميين على أرضهم، من أجل الاستفادة منهم لتحقيق أهداف داخلية.

الإمارات العربية المتحدة:

نتيجة لإمكاناتها الاقتصادية وطموحاتها الإقليمية في رسم معالم مستقبل الأمن والتجارة البحرية بالمنطقة، كانت الإمارات العربية المتحدة الأكثر نشاطاً بين الدول الخليجية حتى الآن، ففي السنوات الأخيرة تأثر انخراطها في البحر الأحمر أكثر فأكثر بفعل حدثين اثنين: الأول هو دخولها الحرب في اليمن في عام 2015م، وهو صراع ما زالت لاعباً أساسياً فيه، والثاني هو منافستها مع قطر وتركيا.

التغلغل الإماراتي في موانئ القرن الإفريقي:

بعد إتمام اتفاق التعاون العسكري الذي تم بوساطة الملك السعودي سلمان بن عبدالعزيز في إبريل 2015م، بدأت الإمارات العربية المتحدة باستعمال ميناء عصب القديم كنقطة انطلاق لحملتها العسكرية على القوات الحوثية في اليمن، بما في ذلك هجمات جوية وبحرية. وسرعان ما تبع ذلك تشييد قاعدة متعددة الأغراض. وقد ضمت القاعدة حجماً كبيراً من العتاد البحري والبري والجوي الإماراتي، بما في ذلك سفن حربية وطائرات بدون طيار ومقاتلات ومروحيات ووحدات برية مدرعة. وهي قادرة أيضاً على استقبال طائرات نقل عسكرية كبيرة من خلال قناة جديدة ومنشآت رسي وثكنات وعنابر مرافقة للمدرج القائم. واستخدمت عصب أيضاً لتدريب القوات اليمنية ونشرها في اليمن.

لجأت الإمارات العربية المتحدة لإرتريا بعد أن فشلت خططها بجعل مقر حملتها ضد الحوثيين في جيبوتي، وذلك عقب جدال دبلوماسي محتدم ونزاع متفاقم حيال تشغيل هيئة موانئ دبي العالمية لميناء الحاويات في جيبوتي. ونتيجة لذلك ساهمت حرب اليمن في وضع إرتريا على الخارطة العالمية بعد ما كانت معزولة. ويرى الخبراء أن ضخامة البنية التحتية العسكرية الجديدة في عصب تشير إلى أن أبوظبي تنوي البقاء والتوسع في المنطقة حتى بعد نهاية الحرب في اليمن. وتنتظر لقاعدتها في عصب على أنها تحقق لها

عمقا استراتيجيًا في مواجهة أعدائها وتوسع نفوذها بالمنطقة. وقد ذكرت عدة تقارير أن اتفاقية مبرمة بين إرتريا والإمارات العربية المتحدة حول استئجار قاعدة لمدة 30 عامًا في عصب، لكن المسؤولين في الحكومة الإرترية نفوا هذا الأمر بشدة، وتبقى قيمة المبالغ التي ستدفع طي الكتمان⁽⁴⁵⁾.

وفي عام 2016م نالت هيئة موانئ دبي العالمية الإماراتية ترخيصًا لتشغيل ميناء بربرة، فقد حصلت الإمارات على نسبة 51% وحكومة صومالي لاند على 30% بينما إثيوبيا حصلت على 19% لمدة 30 سنة قابل للتمديد، وقبل تدشين أول مرحلة من عملية توسيع ميناء بربرة في أكتوبر 2018م، بدأت الأعمال الأولية على قاعدة عسكرية إماراتية مجاورة، لكنها تراكفت بمعارضة محلية وجدالات وتقارير عن دفع الرشاوي. وشكلت هذه الاتفاقيات جزءًا من معاهدة اقتصادية وعسكرية من سبع نقاط ضمت بناء طريق سريع ضخم ومطار شحن وسدود وسلسلة من مشاريع البنية التحتية التطويرية وضمانات أمنية لصومالي لاند. وحسب مسؤولين في صومالي لاند أن العمل ينتهي على القاعدة في يونيو 2019م⁽⁴⁶⁾. وتمتد القاعدة العسكرية على مساحة 16 ميلا مربعا (حوالي 41,5 كم مربع) وتبلغ فترة إيجارها خمس وعشرين سنة، وقد تجاهلت الإمارات وحكومة صومالي لاند الاعتراضات التي أطلقتها الحكومة الصومالية الفيدرالية في مقديشو. وقد زادت الإمارات العربية المتحدة من حضورها الاستراتيجي في القرن الإفريقي أكثر فأكثر، فقد حصلت هيئة موانئ دبي العالمية على امتياز لمدة ثلاثين سنة لتطوير وتشغيل ميناء بوصاصو في إقليم بونتلاند الصومالية الذي انفصل عن الصومال منذ عام 2017م إبان الأزمة الخليجية (حصار قطر) بتأييد حكومة الإقليم لموقف المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، بينما بقيت الحكومة الصومالية الفيدرالية محايدة، مع مبلغ 336 مليون دولار على مرحلتين وتحسينات تطل بنية الميناء ورافعات وجرف وبناء مرسى بطول 450 مترًا، وقد شمل الاتفاق نقل المجتمعات المقيمة في المنطقة التي سيطالها التوسيع⁽⁴⁷⁾.

وقد أمنت الإمارات العربية المتحدة التدريب الأمني في بونتلاند، لكن حتى الآن لا يبرز أي اهتمام باستعمال بوصاصو للعمليات العسكرية الإماراتية. وكرد فعل على اتفاقيتي بربرة وبوصاصو، أقر البرلمان الصومالي الفيدرالي قرارًا يحظر عمل موانئ دبي العالمية في الصومال، بحجة انتهاكها للسيادة الصومالية. وقد تجاهل المسؤولون المحليون وموانئ دبي العالمية اعتراضات مقديشو.

التغلغل الإماراتي في الموانئ والجزر اليمنية والسعودية:

منذ انخراطها في حرب اليمن في عام 2015م سعت الإمارات العربية المتحدة، سعت للتغلغل أكثر في السواحل اليمنية والبحث عن مصالحها عن طريق التموضع في المواقع الاستراتيجية اليمنية، مثل عدن والمخاء والمكلا وبريم وسوقطرة. وما زالت معركة السيطرة على ميناء الحديدة المرفئية في اليمن عنصرًا أساسيًا في الحرب، على الرغم من إبرام اتفاق إيقاف إطلاق النار برعاية أممية، وعلى عكس اتفاقيات الموانئ والقواعد المبرمة مع دول إفريقية على سواحل البحر الأحمر الغربية، ينصوي الحضور الإماراتي في موانئ اليمن في سياق الحرب. على المدى القريب، تتمحور السيطرة الإماراتية على الأراضي حول التأثير في الحرب، أي استهداف تنظيم القاعدة في جزيرة العرب وصد القوات الحوثية وردع النفوذ الإيراني على امتداد ساحلها البالغ طوله 1931 كم⁽⁴⁸⁾.

لكن استراتيجية أبوظبي الطويلة الأمد تبقى غير واضحة، ويرى البعض حضورها المتوسع بمثابة احتلال. فمن غير المرجح أن تتخلى الإمارات العربية المتحدة عن سيطرتها على هذه المواقع الثمينة عندما تنتهي الحرب في اليمن من دون التأثير كحد أدنى في المصالح السياسية والتجارية في الساحل الجنوبي. وإلى جانب الانخراط الإماراتي في السواحل والجزر اليمنية، هنالك وجود للإمارات في ميناء جدة السعودي، وهو

الميناء الأقرب إلى قناة السويس، وقد وقعت هيئة موانئ دبي العالمية على اتفاق لإدارة وتشغيل محطة الحاويات الجنوبية في عام 1999م لمدة 20 سنة، ومن المتوقع تمديدها في عام 2019م، إذ التزم الطرفان بتوسيع ميناء جدة كجزء من رؤية 2030م للمملكة العربية السعودية. وقد اشترت موانئ دبي العالمية حصة شريكها السعودي صيانكو في عام 2007م، وهي حاليًا المشغل الوحيد لمحطة الحاويات الجنوبية. ونسبة لطوحاتها الإقليمية الصاعدة واقتزان ذلك بمنشآتها التجارية والعسكرية في عصب وبربرة وبوصاصو وميناء جدة السعودي، ومحاولاتها المتكررة لإيجاد عقد لها لتشغيل ميناء بورتسودان، هذا التغلغل الإماراتي عن طريق سلسلة من القواعد العسكرية والموانئ التجارية المتداخلة، يمنحها أفضلية كبيرة في السيطرة على الممرات البحرية وفي رسم معالم مستقبل التجارة البحرية في البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي وفي الحفاظ على ميناء جبل علي في دبي كمركز محوري للتجارة عبر الإقليمية.

قطر:

لقد حثت الأزمة الخليجية الجارية على بروز نشاط قطري جديد، وسلطت الضوء على رغبة الدوحة في ترسيخ شراكاتها في القرن الإفريقي. وعلى الرغم من خبرة الإمارات العربية المتحدة وميزاتها التفضيلية، حاولت قطر بدورها الانخراط في عمليات تطوير الموانئ. وتشكل مشاريع مخطط لها في السودان والصومال محاولة الدوحة الأولى في تطوير الموانئ خارج أراضيها. بيد أن انهيار النظام الحاكم في السودان في إبريل 2019م يمكن أن يعرض العقود الراهنة للخطر، يذكر أن الدوحة وقعت مع الخرطوم اتفاقية في عام 2018م لتطوير ميناء سواكن، وهو ما يسميه المسؤولون القطريون «أكبر ميناء للحاويات على ساحل البحر الأحمر» بتكلفة 500 مليون دولار للمرحلة الأولى. وبحسب التقارير بدأ العمل على الميناء في إبريل 2018م، وأرسلت الشركة القطرية لإدارة الموانئ الرافعات الأولى والبنية التحتية، لكن توقفت تلك الأعمال بعد سقوط النظام السابق.

وبحسب اتفاق الطرفين يحصل السودان على 51%، وتحصل قطر 49%، من عائدات التشغيل، وتشكل هذه الاتفاقية انخراط قطر الأول في مجال تطوير الموانئ عالمياً. ويرى المراقبون أن اتفاق الخرطوم والدوحة لتطوير ميناء سواكن يعبر عن منافسة قطرية للإمارات العربية المتحدة نتيجة لتغلغلها في سواحل البحر الأحمر، ومحاولة قطرية لتمتين علاقاتها السياسية والاقتصادية الإقليمية، خاصة بعد حصارها من قبل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ومصر والبحرين.

ووقعت السودان اتفاقيات سواكن مع قطر وتركيا على حد سواء، وقد أشار المسؤولون إلى أن التطوير سيتم بشكل مشترك، لكن معالم المشروعين غير واضحة حتى الآن. وقد أثار كلا المشروعين حفيظة الدول المنافسة الإقليمية، ولا سيما مصر والسعودية المجاورتين للسودان، حيث يخشى المسؤولون من تعاون عسكري بين تركيا والسودان وقطر. وقد جمدت تلك الاتفاقيات مع التحولات السياسية الجديدة بالسودان⁽⁴⁹⁾. وفي ديسمبر 2018م، وقعت قطر والصومال سلسلة من اتفاقيات التعاون الجديدة، من ضمنها اتفاقيات حول تطوير موانئ، وتشير بعض التقارير إلى أن ذلك سيتضمن إعادة إعمار ميناء في مدينة هوبيو الساحلية الصومالية، على بعد 483 كم شمال شرق مقديشو. بيد أن تفاصيل هذه الترتيبات الحديثة لم يتم الكشف عنها بعد.

التنافس الدولي في البيئة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر:

تجلت مساعي القوى العظمى والكبرى للتمدد من خلال تواجدها في البحار والمحيطات العالمية، ومن البحار المهمة من وجهة نظر هذه الدول البحر الأحمر وما يحتويه من جزر ومضائق وخلجان، ولذلك سعت ماضياً وتسعى حالياً ومستقبلاً تلك الدول للتواجد والتموضع فيه ولكل منها أسبابها

الخاصة وطموحاتها، وتستخدم الدول في سبيل الوصول إلى تحقيق أهدافها أدوات مختلفة منها العسكرية والاستخبارية، وتتضمن الأداة العسكرية إقامة قواعد عسكرية وتحالفات استراتيجية عبر الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف، بينما تتضمن الأداة الاستخبارية عمليات سرية الطابع كالاغتيالات والتوريط وتهريب الأسلحة والمخدرات ودعم الانقلابات العسكرية، ودعم نشاطات فصائل مسلحة.

ومن الوسائل المستخدمة لتحقيق أهداف القوى العظمى والكبرى والصاعدة، بما فيها أهدافها في البحر الأحمر الأدوات السياسية والدبلوماسية والاقتصادية، كالعلاقات الدبلوماسية وتعميق العلاقات مع حكومات دول المنطقة، خاصة الواقعة على ساحل البحر الأحمر وخليج عدن، وفي هذا الصدد فقد أكد الرئيس الأمريكي السابق باراك أوباما على توثيق علاقات بلاده مع اليمن لتحقيق الاستقرار والأمن في المنطقة.

أولاً: القوى العظمى: الولايات المتحدة الأمريكية:

تأتي الولايات المتحدة الأمريكية في مقدمة القوى الكبرى الأكثر نفوذاً في البحر الأحمر، حيث يمثل أهمية خاصة للاستراتيجية الأمريكية ورغبتها في السيطرة عليه لأهميته الاستراتيجية وارتباطه المباشر بمنطقة الخليج العربي، ولضمان استمرار تأمين الخطوط الملاحية التي يمر بها النفط عبر البحر الأحمر وقناة السويس ولاستمرار دورها الفاعل في منطقة الشرق الأوسط مع إعادة ترتيب المنطقة طبقاً لمصالحها الاستراتيجية. وقد ظل البحر الأحمر موضع اهتمام الإدارات الأمريكية على اختلاف عهودها من مبدأ نيكسون عام 1969م ومبدأ كارتر عام 1976م ومبدأ ريجان عام 1982م حتى مبدأ بوش عام 1990م⁽⁵⁰⁾. ونسبة لاحتواء البحر الأحمر على أهم الممرات العالمية، ونظراً لأهمية الممرات المائية العسكرية والأمنية والاقتصادية سعت الولايات المتحدة الأمريكية كغيرها للاستحواذ عليها من أجل استبعاد القوى المناوئة والمنافسة. وتسعى لتأمين وجود كبير لها في البحر الأحمر وما حوله، وتصنف البحرية الأمريكية ببحرية المياه الزرقاء، أي امتلاكها القدرة الهائلة على الملاحية في المحيطات العالمية الكبرى كالهادي والهندي والأطلسي، ويعد البحر الأحمر حلقة مهمة لانسياب قوات البحرية للولايات المتحدة الأمريكية على المستوى العالمي. ولقد تمكنت الولايات المتحدة من هزيمة اليابان - ملكة المحيط الهادي إبان الحرب العالمية الثانية- على يد الجنرال الأمريكي ماك آرثر والذي ساعد اليابان في كتابة دستورها الديمقراطي بعد هزيمتها في الحرب العالمية الثانية. وتعتنق الولايات المتحدة الأمريكية ومنذ عهد ثيودور روزفلت مبدأ السيطرة على البحار، ولقد اقتنع ثيودور روزفلت بكتابات الفريد ماهان بضرورة تقدم الولايات المتحدة الأمريكية نحو محيطات وبحار العالم ومضائقها أسوة ببريطانيا العظمى التي امتلكت العالم بامتلاكها أكبر الأساطيل البحرية، ولأقتناع ثيودور روزفلت والذي جاء للحكم بعد الرئيس مكنلي في الولايات المتحدة الأمريكية بما طرحه الفرد ماهان، قام بحفر قناة بنما وتملكتها الولايات المتحدة الأمريكية إلى أن قام الرئيس جيمي كارتر بإعادتها إلى بنما⁽⁵¹⁾. ومنذ خروج الولايات المتحدة الأمريكية منتصرة من الحرب العالمية الثانية أصبحت في مقام منظم وضابط إيقاع العالم، ولرغبتها في ملئ فراغ القوة نتيجة خروج بريطانيا مم غالبية البحار والمحيطات والمناطق الحيوية في العالم ومن بينها الشرق الأوسط والقرن الإفريقي، وللوقوف في وجه الاتحاد السوفيتي. ونتيجة لأهمية المنطقة وبيئتها البحرية الاستراتيجية اندفعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى إنشاء عدد من القواعد العسكرية الدائمة في الخليج (قطر والبحرين والإمارات والكويت والعراق)، وفي المحيط الهندي في جزيرة ديغو غارسيا،

وعلى شواطئ شرق إفريقيا في مدينة ممباسا في كينيا. وأبرمت الولايات المتحدة أيضًا اتفاقات عدة مع بعض دول المنطقة لمنحها بعض التسهيلات العسكرية في قواعدها⁽⁵²⁾. بعد التفجيرات الإرهابية للأهداف الأمريكية في منطقة القرن الإفريقي وعقب أحداث 11 سبتمبر 2001م بالولايات المتحدة الأمريكية، بدأ التفكير الأمريكي في إقامة القاعدة الأمريكية الأكبر في إفريقيا داخل جيبوتي، وذلك في محاولة للحد من نشاط الجماعات المتطرفة وتقديم الخدمات الإنسانية والعمل عن قرب مع الحكومات المحلية. فبدأت أمريكا استخدام «قاعدة ليمونيه» عام 2001م، وأصبحت قاعدة بحرية تابعة للبحرية الأمريكية. وهي القاعدة الوحيدة الدائمة للولايات المتحدة في إفريقيا، وقد بدأت بـ 900 جندي، وارتفع عدد جنودها ليصل إلى 4000 جندي. وتهدف مهام القوات الأمريكية في المنطقة إلى تحقيق هدفين، هما مكافحة الإرهاب والقرصنة وتأمين مصالحها الحيوية لا سيما أمنها الطاقوي⁽⁵³⁾. وللولايات المتحدة الأمريكية تواجد عسكري في قاعدة ليمونيه العسكرية تتمركز فيها قوات أمريكية لها طبيعة استخبارية، أكثر منها قتالية، فهدفها جمع المعلومات عن المنظمات الإرهابية في الصومال، كتنظيم الشباب الصومالي المولود من رحم اتحاد المحاكم الإسلامية الصومالية الموالية للقاعدة، كما أن ظاهرة القرصنة الصومالية تشكل خطرًا من حيث ارتباط القراصنة الصوماليين بحركات إرهابية تنشط في محيط البحر الأحمر، بل أصبح قراصنة الصومال بمثابة وكلاء عن حركات إرهاب عالمية. وفي عام 2007م أنشأت الولايات المتحدة الأمريكية قيادة عسكرية للتعامل مع القارة الإفريقية وأطلق عليها الأفريكوم، وتتمركز هذه القوات في قاعدة ليمونيه، وتنشط هذه القاعدة في جيبوتي في مجال العمل الطوعي والإنساني أيضًا من أجل التواصل مع المجتمعات الجيبوتية والإفريقية، وكان قرار إنشائها في عهد الرئيس الأمريكي جورج بوش الابن ووزير دفاعه آنذاك روبرت غيتس، بتاريخ 6 فبراير 2007م، وتم تعيين السفير ماري كارلن بيتس في قيادة الأفريكوم وهو ليس بعسكري كدلالة على تعدد جوانب نشاطات الأفريكوم. وباشرت عملها بشكل رسمي في 1 أكتوبر 2008م⁽⁵⁴⁾. تمركزت أفريكوم في شتوتغارت في ألمانيا، وتعد قاعدة ليمونيه الأمريكية في جيبوتي مقرًا لقوة العمل المشتركة لأفريكوم، وتقوم القوات الأمريكية ضمن أفريكوم بالتعاون مع قوات إفريقية تابعة لجيوش عدة دول إفريقية.

توجد في قاعدة ليمونيه طائرات الدرون والتي تستخدم لرصد تحركات التنظيمات الإرهابية في القارة الإفريقية والدول المعادية للولايات المتحدة الأمريكية، ولقد رأت وكالة المخابرات المركزية الأمريكية جدوى كبيرة في استخدام المدرجات الجيبوتية لإقلاع وهبوط طائرات الدرون.

ترى الولايات المتحدة الأمريكية أن موقع جيبوتي الاستراتيجي والملاصق لباب المندب، إضافة إلى توافر البنية التحتية المناسبة لعملياتها يجعلان منها مكانًا مناسبًا لتواجد قوات عسكرية أمريكية تعمل انطلاقًا من قاعدة عسكرية. وتقوم الولايات المتحدة الأمريكية ومن أجل محاولة تثبيت نفوذها في المنطقة بتقديم المساعدات المالية لليمن، والعلاقات الأمريكية اليمنية فيما يتعلق بمكافحة الإرهاب. هي علاقات غير معلنة على الأغلب، على شكل برامج مساعدات تحددها اتفاقيات أمريكية يمنية غير رسمية، وقامت الولايات المتحدة الأمريكية بتدريب قوات السواحل اليمنية في مجالات مكافحة الإرهاب.

الصين:

تسعى الصين للتمركز في حوض البحر الأحمر وللصين مصالح مهمة في القارة الإفريقية والشرق الأوسط، أهمها تأمين مصادر الطاقة وتحقيق الانفتاح التجاري والاستثماري، كما أن الصين تعد من أكبر بناء السفن العملاقة عالميًا مما يجعلها تبحث عن مرافئ على طرق السفن لإنشاء قواعد عسكرية، وترى الصين نفسها أنها القوة العظمى القادمة، ولضمان نفوذ صيني عالمي شرعت في تأمين طرق الطاقة والتجارة

من شرق آسيا إلى جنوب آسيا مروراً بأهم المضائق الاستراتيجية مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس ومنها إلى أوروبا غرباً، كما أن للصين طموحاً في تبوؤ مركز متقدم عالمياً، ولذلك فإن تمركزها في البحر الأحمر وبالقرب من باب المندب يجعلها في خضم الأحداث العالمية، ومزاحمة الصين للغرب خاصة الولايات المتحدة الأمريكية في البحر الأحمر والخليج العربي والقارة الإفريقية، وقد أنشأت لها جزراً كبيرة في المحيط الهادي، وأقامت قواعد عسكرية عليها لحماية مياه إقليمية ومجاورة واقتصادية خالصة جديدة للصين نتيجة إنشاء جزرها الجديدة في المحيط الهادي وافتتحت الصين قاعدتها العسكرية في جيبوتي منذ عام 2017م، وهي قاعدة لوجستية (امداد وتزويد وجمع معلومات) وهدفها مكافحة الإرهاب والقرصنة، وضمان أمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب⁽⁵⁵⁾.

وتقع هذه المنشأة البحرية الممتدة على مساحة 364 ألف متر مربع بمحاذاة ميناء دوراليه المتعدد الاستخدامات، وهو منشأة جديدة يشغلها تجمع شركات تملكه الدولة الصينية وتمولها جزئياً. ويرى المحللون أن المنشأتين (القاعدة العسكرية والميناء) دليل على دمج المصالح العسكرية والتجارية الصينية في المنطقة. وتتراوح التقديرات لعمليات نشر الجنود الصينية المخطط لها بين عدة مئات حتى عشرة آلاف جندي.

وبعد اتفاق جرى في عام 2015م، افتتحت الصين في مايو 2018م ميناء دوراليه المتعدد الاستخدامات، وقد رفعت من القدرة التجارية في الموانئ الجيبوتية. كذلك استحوذت الصين على حصة صغيرة في هيئة موانئ جيبوتي في عام 2013م، ومولت الصين أيضاً بناء منطقة تجارة حرة وخط للسكك الحديدية لنقل البضائع من جيبوتي إلى العاصمة الإثيوبية أديس أبابا، وقد تم تدشين السكة الحديد في يناير 2018م مما زاد من حجم البضائع المنقولة يومياً⁽⁵⁶⁾. وعملت بكين على توسيع نفوذها الاقتصادي في إفريقيا، والبحث عن تأمين إمداداتها النفطية من إفريقيا ودول الخليج عبر بوابتها الشرقية، خاصة عبر محاولة ربط الصين بأكثر من 70 دولة عبر مشروع طريق الحرير البحري، وهي مكمل لمشروع يهدف إلى إنشاء حزام بري من سكك الحديد والطرق عبر آسيا الوسطى وروسيا. ونتيجة لموقعها المتميز أصبح البحر الأحمر بوابة عبور من البحر المتوسط نحو المحيطات المفتوحة الأطلنطي غرباً والهندي شرقاً، وأصبح رأسماً جغرافياً للدول المتشاطئة بحوض نهر النيل والقرن الإفريقي.

ومن ثم أصبحت جيبوتي حجر الزاوية في مشروع «الحزام والطريق» عبر إنشاء قاعدة عسكرية بحرية ضخمة تسع 10.000 جندي، مقابل إيجار سنوي يبلغ 20 مليون دولار، وهي أول قواعد البحرية الصينية وراء البحار، وبنيت بتكلفة 590 مليون دولار، وتقع بالقرب من ميناء «دوراليه» الذي تشغله الصين بالقرب من قاعدة ليمونيه الأمريكية، وعلى مقربة من عدة قواعد عسكرية أجنبية أخرى. وأعلنت الصين بأن المنشأة ستستخدم بصفة رئيسية لدعم الإمدادات العسكرية للقوات الصينية في خليج عدن، وحفظ السلام والعمليات الإنسانية في إفريقيا، ولمنع القرصنة في أعالي البحار.

وقد قامت بكين بإجراء تدريبات عسكرية برية وبحرية باستعمال الذخيرة الحربية، وهو الأمر الذي يتجاوز مهمة حفظ السلام للجمع بين أغراض تجارية وعسكرية بحتة كما تشير إلى ذلك «الأوراق البيضاء» الذي أصدرها الحزب الشيوعي، وجعل منها مقدمة لامتلاك مبادرات استراتيجية في الصراع العسكري، مما حدا باليابان والهند توقيع على اتفاقية دفاع مشترك في 2018م⁽⁵⁷⁾. وتحاول الصين في صعودها المستمر خلق قواعد تتعلق بتوسيع أسواق صادراتها، وتأمين طرق الملاحة والتجارة التي تصل عبرها صادراتها إلى الأسواق العالمية والحصول على وارداتها من المواد الخام. وصارت بذلك تنافس الولايات المتحدة في واحدة من أهم مناطق نفوذها الاستراتيجي. وترتكز السياسة الصينية على عدة مداخل من أبرزها العامل الاقتصادي البحري،

حيث يمثل أحد أبرز محدّدات العلاقات في مشروع الحزام والطريق، لذلك ارتفعت أسهم الموانئ البحرية في حوض البحر الأحمر في أدبياتها الاستراتيجية إلى مراكز لوجستية حساسة. وي طرح هذا الأمر أسئلة حول مدى قدرة هذا المشروع على تغيير الديناميكيات التقليدية وصياغة توازنات جديدة في البيئة الجيوسياسية بالمنطقة، حيث يمنح تعدد الفاعلين الدوليين دول الحوض مساحة أكبر للمناورة في إطار أسس جديدة لنظام عالمي بديل تقترح الصين أن يتركز على خمس أولويات: التنسيق السياسي، وربط البنى التحتية، وفتح القنوات التجارية، وتدفق التمويلات، والتواصل بين الشعوب.

أولت الفكر الاستراتيجي الصيني موانئ المنطقة وامتداداتها اهتماماً مركزياً في بناء طريق الحرير البحري. واتبعت كبرى الشركات الصينية أفق تطوير دبلوماسية الموانئ عبر تقسيم للأدوار بينها. تطلّع شركة كوسكو العملاقة للنقل البحري بالأدوار العملية، فيما تهتم شركة ميرشانت بالجوانب المالية، أما مجموعة شانغهاي الدولية للموانئ، فتتّهم بالجوانب الاستكشافية. وقد شاركت الصين بفعالية في مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال منطقة السويس للتعاون الاقتصادي والتجاري على امتداد أكثر من 7 كم مربع في العين السخنة، وأنهت المرحلة الأولى منها بجذب حوالي 68 مشروعاً من 77 شركة باستثمار فعلي تجاوز مليار دولار حتى نهاية 2018م، كما تعهدت الشركات الصينية بضخ نحو 20 مليار دولار في مشاريع البنى التحتية، وفازت الشركات الصينية بعقود لبناء أجزاء ضخمة من العاصمة الإدارية الجديدة في شرق القاهرة⁽⁵⁸⁾. وتتعاون دول الخليج بطرق مختلفة مع المصالح التجارية الصينية وتتنافس معها في محاولتها لرسم معالم علاقاتها الجغرافية الاقتصادية الخاصة مع بكين. مثلاً يرى قطاع اللوجستيات والشحن الإماراتي العالمي أن حجم التبادل التجاري بين الصين وإفريقيا وأوروبا في نمو، لذا هدف من خلال وسائل حكومية وتجارية إلى دمج نفسه في مشروع الحزام والطريق قبل أن تحل محله جهة أخرى، ومع استمرار توسع الجهات الفاعلة الخارجية على المستويين التجاري والعسكري، ومع تخصيص القوى العالمية المزيد من الموارد لغربي المحيط الهندي ومنطقة المحيط الهندي والمحيط الهادي الأوسع، قد تجد دول البحر الأحمر والقرن الإفريقي نفسها عرضة أكثر فأكثر لـ «الضغوط الآتية من خارج المنطقة» والمنافسة المرتبطة بالسياق الأمني العالمي الأوسع والمتغير. وعلى المستوى الجيوسياسي الدولي نجحت الصين كقوة صاعدة في تحدي آليات النظام الدولي الرأسمالي الأمريكي، بحيث ساهمت في النمو الاقتصادي العالمي وأقامت آليات للتعاون الدولي في محاولة لفك الارتباط بمؤسسات بروتون وودز التي تهيمن عليها الولايات المتحدة الأمريكية، بشكل عام تعزز موقع ودور الصين بفعل مبادرة الحزام والطريق ومشاريعها على مستوى بنية النظام الدولي وجعلت منها فاعلاً نشيطاً فيه. ويرى العديد من الخبراء أن الصين ستصبح قوة عظمى بدرجة غير مسبوقة في أوائل القرن الحادي والعشرين، مثال ذلك لي كوان يو Lee Kuan Yew رئيس الوزراء السنغافوري السابق الذي صرح أنه من غير الممكن أن ندعي أن الصين مجرد لاعب آخر كبير فحسب، إنها اللاعب الأكبر في تاريخ الإنسان. ويبقى التحدي الأكبر أمام الصين في تحقيق ونجاح مبادرتها، ومواجهة الضغوطات الأمريكية التي تسعى للحفاظ على مكانتها كقطب واحد مهيم في النظام الدولي بشعار «أمريكا أولاً»، ومحاولة استقطاب حلفاء الولايات المتحدة لمشروعها الجديد لتشكيل نظام عالمي يتسم بالسلام والتنمية، وذلك عبر التعاون البناء مع حلفائها في العالم مثل روسيا ودول العالم الثالث.

روسيا:

يرجع اهتمام الاتحاد السوفيتي بموانئ المياه الدافئة على البحر الأحمر والبحر المتوسط والمحيط الهندي منذ أيام القيصر بطرس العظيم عام 1682 - 1725م والذي أعلن أن من يسيطر على تلك المنطقة يحكم العالم⁽⁵⁹⁾، كما تكثفت المساعي الروسية للوصول إلى مضيق البسفور والدردنيل، وذلك لتجمد سواحلها الشمالية

أغلب أيام السنة مما يحد من حركة أساطيلها البحرية المدنية والعسكرية على حد سواء، ويبلغ طول السواحل الروسية حوالي 37635 كم. ولقد سعت روسيا منذ عهد بطرس العظيم إلى إنشاء بحرية روسية قوية ومتطورة بالقياس مع ذلك العصر، ومن أجل ذلك استقدم بطرس العظيم أحدث التقنيات الأوروبية من أجل إنشاء أسطول بحري روسي عصري، وشن حرب على السويد من أجل السيطرة على البلطيق⁽⁶⁰⁾. ولكن تكمن المعضلة الروسية فيما يتعلق ببخارها الجامدة طوال العام، ولروسيا إطلالة على المحيط الهادي من خلال تطويقها لكوريا الشمالية من الشرق، كما لها إطلالة على شمال المحيط الهادي من خلال جزر سخالين وكوريل التي حصلت عليها من اليابان إثر هزيمة اليابان في الحرب العالمية الثانية، ولقد خاضت روسيا القيصرية حروباً ضد الدولة العثمانية للاستحواذ على موطئ قدم بحري لها على المياه الدافئة، ولقد استطاعت الوصول إلى شبه جزيرة القرم وميناء سيفستوبول ليصبح من أهم القواعد العسكرية للبحرية الروسية ولقد أفشلت روسيا الحالية محاولات أوكرانيا ضم شبه جزيرة القرم بمينائها والذي يستضيف أهم أساطيل روسيا، ولقد حاولت روسيا -الاتحاد السوفيتي سابقاً- بسط نفوذها في محيط البحر الأحمر، وكانت البدايات بوصول القائد الروسي استينوف إلى خليج تاجورة برفقة 150 عسكرياً قوقازياً، ولقد سعت الإمبراطورية الروسية آنذاك للتأكيد على الصلات الخاصة بينها وبين إثيوبيا، خاصة وأنهما تعتنقان المذهب الأرثوذكسي، ولهذا اصطحبت الحملة الروسية معها مجموعة من الكهنة إلى تاجورة، واستمر الاتحاد السوفيتي الذي أعقب القيصرية الروس في محاولاته الدخول للبحر الأحمر خاصة مع وصول نظام الرئيس جمال عبدالناصر لرأس السلطة في مصر عام 1952م، فبدأت المحاولات السوفيتية عبر نظام عبدالناصر للتمدد في البحر الأحمر، واستمر التمدد السوفيتي في المنطقة في عهد السادات، وكان يتواجد في مصر حوالي 200000 مستشار وخبير عسكري سوفيتي⁽⁶¹⁾. وقد أوضحت كتابات الأدميرال سيرجي غوشكوف مدى حاجة الاتحاد السوفيتي إلى تسهيلات البحر الأحمر في الخمسينيات والستينيات، خاصة بعد إدخال الولايات المتحدة الغواصات النووية إلى المنطقة، وقد بدأ الاتحاد السوفيتي في التغلغل في المنطقة بعد أن وطد مركزه في الشرق الأوسط من خلال الصراع العربي - الإسرائيلي وقد عمد إلى استخدام ذلك الصراع كجسر يعبر به إلى التغلغل واكتساب النفوذ في منطقة البحر الأحمر⁽⁶²⁾.

قام الاتحاد السوفيتي بدعم الحركات الثورية التي ازدهرت في الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، فلقد أبرم الاتحاد السوفيتي السابق معاهدة صداقة مع اليمن الشمالي عام 1962م، وذلك بعد وصول المشير عبدالله السلال للحكم، وانتهى الحكم الملكي فيه، ولقد استطاع الاتحاد السوفيتي بسط نفوذه في اليمن الجنوبي مباشرة بعد خروج بريطانيا منه عام 1967م، وتخلّى الاتحاد السوفيتي عن دعم اليمن الشمالي لصالح اليمن الجنوبي لاعتناق اليمن الجنوبي الفكر الماركسي، مما جعل الاتحاد السوفيتي يثق فيه أكثر من وثوقه باليمن الشمالي، كما تواجد الاتحاد السوفيتي في إثيوبيا وذلك بعد وصول منغستو هيلي مريام إلى السلطة عام 1974م⁽⁶³⁾.

كما استطاع الاتحاد السوفيتي الدخول إلى الصومال، وذلك بعد وصول سياد بري إلى السلطة هناك في أكتوبر 1969م، فحصل الاتحاد السوفيتي على تسهيلات في الصومال مقابل دعمه لنظام سياد بري الذي أعلن التزامه بالماركسية في عام 1970م، ولقد انصبت جهود الاتحاد السوفيتي على دعم نظام منغستو هيلي مريام في إثيوبيا على حساب دعم الصومال، مما أدى إلى دخول الولايات المتحدة الأمريكية لتحل محل الاتحاد السوفيتي في الصومال، وكان ذلك عام 1977م، حيث قام الاتحاد السوفيتي بدعم إثيوبيا ضد الصومال خلال اقتتالهما على إقليم أوغادين، وكانت أثيوبيا تمتلك سواحل إرتريا على البحر الأحمر، فأصبح للصومال تواجداً على السواحل والجزر الإثيوبية كتعويض عما فقده عند تخليه عن الصومال، ونقله المئات من مستشاريه العسكريين من الصومال إلى إثيوبيا.

ومن الجدير ذكره أن موسكو كانت قد أطلقت مبدأ بريجينيف في 10 ديسمبر 1980م والذي

جاء كرد على مبدأ كارتير، ومن نصوص مبدأ بريجنيف، عدم إقامة قواعد عسكرية في منطقة الخليج العربي، وعلى الجزر المتاخمة له، وضمان استخدام الممرات المائية البحرية بين دول الخليج والعالم⁽⁶⁴⁾. ويمكن القول أن الاستراتيجية السوفيتية في المنطقة تسعى للاقترب من المواقع الأمريكية، بغرض إجهاد السيطرة والتهديدات الأمريكية، والتحكم في مصادر الطاقة بالمنطقة، على الرغم من اكتفاء الاتحاد السوفيتي ذاتياً من الطاقة، في إطار ما يعرف بـ(استراتيجية الحرمان) أي حرمان الدول الرأسمالية من الطاقة⁽⁶⁵⁾.

إن روسيا هي الوريث الشرعي للاتحاد السوفيتي، وسعت للحصول على قواعد ومنافذ بحرية في المياه الدافئة وكانت مطلباً حيويًا في سياستها الخارجية، وذلك تأمينًا لمصالحها وأهدافها المنتشرة في جميع أجزاء العالم، في ظل مشاكلها الأمنية والاقتصادية والسياسية. وشهدت الفترة الأخيرة عودة قوية للاهتمام الروسي بالمنطقة؛ في محاولة منها لاستعادة مناطق نفوذها القديم. وتدرك روسيا أهمية هذه المنطقة في أنها تتحكم في طريق التجارة العالمية. وممرًا حيويًا ومهماً لأي تحركات عسكرية، وهي مركز عبور السفن والطائرات العابرة لكل القارات، وكذلك نقطة تزود بالوقود. فتواجد روسيا في المنطقة يعد مهماً، للحفاظ على قاعدتها البحرية المتواجدة في المحيط الهادئ، والمشاركة في القوات الدولية التي تستهدف محاربة القراصنة، والتي قد تتعرض لها قوافل تجارية روسية⁽⁶⁶⁾.

اتفق المسؤولون الروس والإرتريون في سبتمبر 2018م على تأسيس قاعدة لوجستيات روسية في أحد موانئ إرتريا، ولم يتم الكشف عن حجم الترتيب المقترح وموقعه وشروطه. وجاء هذا التطور مباشرة قبل رفع العقوبات الأممية في نوفمبر 2018م، وبعد صد محاولة موسكو السابقة للانضمام إلى نادي الجيوش الأجنبية في جيبوتي، وأشار وزير الخارجية الروسي سيرغي لافروف إلى نية روسيا إنشاء شراكات في تطوير البنى التحتية وممرات النقل الإقليمية وأنابيب النفط عبر الحدود⁽⁶⁷⁾. وترى روسيا الحالية كما رأى الاتحاد السوفيتي السابق في البحر الأحمر ساحة لتحقيق أهدافهما العسكرية والمتمثلة في تأمين أساطيلهما العسكرية زمن الحرب، وذلك من خلال إقامة قواعد عسكرية على جناباته وفوق جزره. وتسعى روسيا ليكون لها نفوذ في منطقة البحر الأحمر والدول المطلة عليه والقرن الإفريقي، وذلك لفرض النفوذ الروسي على الملاحة البحرية في البحر الأحمر وتقويض المصالح الأمريكية والغربية وتقليصها في البحر الأحمر وما حوله واحتواء دول القرن الإفريقي وخاصة الصومال وإثيوبيا واليمن الجنوبي وإدخالها في حلف أو اتحاد، مما يتيح لها السيطرة على باب المندب، ولتحقيق ذلك سعت موسكو للتوسع في عقد اتفاقيات الدفاع المشترك والحصول على التسهيلات البحرية والجوية في بعض الدول بمنطقة البحر الأحمر، ولعل الاتفاق مع دولة السودان على إقامة قاعدة عسكرية روسية في السودان يخدم المصالح الروسية في هذا الخصوص.

ثانياً: القوى الكبرى:

فرنسا:

تعود العلاقات الفرنسية مع دول القرن الإفريقي إلى ما قبل هذه الألفية، فبحكم احتلالها لجيبوتي منذ عقود، كانت فرنسا من بين الفاعلين النافذين في الشرق الإفريقي إلى جانب كل من بريطانيا وإيطاليا في فترة الاستعمار الأوروبي لإفريقيا، كما استمرت في دورها الفاعل إلى جانب بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي في فترة الحرب الباردة⁽⁶⁸⁾. كما أن علاقاتها الوثيقة مع أديس أبابا، والتي امتدت من بداية القرن العشرين؛ حيث منح الإمبراطور منليك الثاني عام 1907م لفرنسا أكبر سفارة لها في العالم والتي تبلغ مساحتها نحو 106 أفدنة. وفي عام 1907م بنت فرنسا خط السكك الحديدية بين جيبوتي وأديس أبابا⁽⁶⁹⁾. الأمر الذي مكنها من توسيع دائرة نفوذها وشبكة علاقاتها في المنطقة على غرار دول شمال إفريقيا

ومنطقة غرب ووسط إفريقيا.

تمتلك فرنسا قاعدتين مهمتين في المنطقة ومحيطها الجيوبوليتيكي: الأولى في جيبوتي، منذ وقت طويل، وتعتبر أكبر قاعدة فرنسية في إفريقيا، والثانية في أبوظبي في يونيو 2009م، علاوة لذلك تملك فرنسا قاعدتين بحريتين في جزيرتي مايوت ورينيون في جنوب المحيط الهندي، تعتبران أراضي فرنسية في ما وراء البحار⁽⁷⁰⁾. وعلى الرغم من أن سياسة فرنسا الخارجية ارتكزت في الماضي، ولا تزال على الإرث التاريخي والثقافي الناتج عن الفترة الاستعمارية لغالب الدول الإفريقية وكذلك بسبب الرهانات الاقتصادية التي تمثلها المنطقة؛ إلا أنه في الوضع الراهن تبدو فرنسا وكأنها في خضم تدافع دولي للانخراط أكثر نحو بسط نفوذها على القرن الإفريقي، ومواجهة التحديات الجيوبوليتيكية والانضمام إلى سباق النفوذ ومواجهة الصين، التي تتمتع بنصيب الأسد في استغلال استثمارات إفريقيا. وكغيرها من دول الاتحاد الأوروبي، تهتم فرنسا بشكل أكبر في القضاء على ظاهرة التشدد الإسلامي في القرن الإفريقي. ولأهميتها التاريخية والاستراتيجية بالنسبة لفرنسا، فقد زار المنطقة في الآونة الأخيرة الرئيس الفرنسي السابق ساركوزي في يناير 2010م وهو ما عكس إعادة الاهتمام الفرنسي بالمنطقة أمام التنافس (الصيني والياباني والتركي)، والتي كانت لها في الماضي اليد الطولي فيها سياسيًا وعسكريًا واقتصاديًا منذ مطلع القرن الماضي. كما زار المنطقة الرئيس الفرنسي الحالي إيمانويل ماكرون في مارس 2019م، وقد بدأ زيارته بجيبوتي ضمن زيارة رسمية لمنطقة القرن الإفريقي شملت (جيبوتي، إثيوبيا، كينيا)، وقد حملت زيارته أبعادًا جيوسياسية واقتصادية وثقافية، وجاءت استجابة لرغبة فرنسية جامحة في إعادة التوضع على هذه المنطقة ذات الموقع الاستراتيجي الحيوي والتي تشهد تنافسًا دوليًا متزايدًا منذ عقد من الزمان، وخاصة بعد دخول بكين المنطقة لتعبيد طريق الحرير التجاري ولحماية مصالحها الاقتصادية والأمنية⁽⁷¹⁾. وفي سبيل تعزيز مكانتها التجارية والسياسية في القرن الإفريقي، تبذل فرنسا جهودًا مضنية من أجل تفويت الفرصة على الدول الغربية الأخرى الطامحة إلى الحصول على امتيازات في دول المنطقة، وكذلك البحث عن موطئ قدم لها في هذه المنطقة التي ستشهد مزيدًا من الصراع الدولي عليها، وهو ما يمثل خارطة مواجهات جديدة بين الصين وأعدائها في منطقة حوض البحر الأحمر وشرق إفريقيا.

بريطانيا:

لبريطانيا وجود قديم بمنطقة حوض البحر الأحمر في ضفتيه الإفريقية والآسيوية، إلا أنها ورثتها للولايات المتحدة الأمريكية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، ومنذ ذلك الحين تضاءل النفوذ البريطاني بالمنطقة، لكن في الآونة الأخيرة وبعد ظهور القرصنة في السواحل الصومالية وخليج عدن والعمليات الإرهابية بالمنطقة، شاركت في القوات التابعة للاتحاد الأوروبي، والتي تتمركز في جيبوتي والمعروفة بالعملية الأوروبية لمكافحة القرصنة، وتضم ثلثي دول أوروبية بهدف السيطرة على عمليات القرصنة، في مضيق باب المندب، ومراقبة حركة الملاحة العالمية.

افتحت بريطانيا قاعدة عسكرية جديدة في مدينة بيدوا الصومالية، لتدريب ما يقارب 120 من جنود القوات الصومالية، وتعزيز الاستقرار والأمن على المدى الطويل في الصومال، كما تعمل على مساعدة الجيش الصومالي في تنفيذ العمليات الحالية بمنطقة شابييلي السفلى، إلى جانب تقديم الدعم العملي في المناطق المستعادة حديثًا. كما توجد قاعدة عسكرية تابعة للجيش البريطاني في شمال العاصمة الكينية نيروبي، لتدريب القوات الكينية، والتي تأتي بموجب اتفاق كيني - بريطاني، لتدريب ست كاتائب مشاة سنويًا، إضافة إلى ثلاث فترات تدريب لمهندسين عسكريين ينفذون مشروعات مدنية في البلاد⁽⁷²⁾.

اليابان:

تمتلك اليابان 6000 جزيرة وتبلغ سواحلها حوالي 29751 كم، وتعتبر جغرافيتها قاسية على الشعب الياباني، نسبة لافتقارها للموارد الأولية ومنها النفط، ولذلك سعت لتأمين أمنها الطاقوي والتجاري ومنها تأمين طرق تجارتها نحو الشرق الأوسط وإفريقيا من خلال مضيق هرمز وباب المندب⁽⁷³⁾. وأنشأت اليابان في عام 2010/2011م قاعدة لها في جيبوتي، وذلك لحماية تجارتها العابرة من البحر الأحمر إلى أوروبا من مخاطر القرصنة التي انتشرت في مياه الصومال الإقليمية، بل تعدتها إلى المياه الدولية. وتمثل السفن التجارية اليابانية نحو 10% من السفن العابرة من هذا الشريان المهم⁽⁷⁴⁾. وتعمل اليابان على تركيز نفسها إلى جانب الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا والصين والهند والمملكة العربية السعودية لضمان أمن مضيق باب المندب، ولليابان مصلحة في القضاء على القرصنة البحرية التي تنطلق من سواحل الصومال والتي تهدد التجارة العالمية ومنها التجارة اليابانية، ولقد واجهت اليابان ظاهرة القرصنة والتي هددت تجارتها عبر مضيق ملقا والبالغ طوله 600 ميل / 1100 كم، وتساهم اليابان في الجهود الدولية لمراقبة باب المندب ولها سفن حربية تقوم بدوريات لصدها هجمات القراصنة، وتمتلك اليابان حاملة طائرات سميت هجوميّة، ولها حاملة طائرات وزن 13500 طن وأسطول حديث للغواصات بالمنطقة. ونظرًا لما تحتويه القارة الإفريقية من موارد تحتاج إليها اليابان ومنها اليورانيوم فكان لا بد من تواجد اليابان في القارة السمراء والبحر الأحمر⁽⁷⁵⁾. وقد افتتحت اليابان قاعدتها العسكرية في جيبوتي في عام 2011م، والتي تبلغ مساحتها 121 ألف متر مربع والتي تحاذي مطار جيبوتي والقاعدة العسكرية الأمريكية (ليمونيه)، وتشير بعض التقارير إلى أن طوكيو وافقت على استئجار 28 ألف متر مربع إضافية في عام 2017م، ومن المخطط إجراء المزيد من التحسينات للسماح بالقيام بمجموعة واسعة من المهام التشغيلية. وتضم القاعدة 600 عنصر وتشغلها قوات الدفاع الذاتي البحرية اليابانية التي تشارك في الجهود البحرية المتعددة الجنسيات لمحاربة القرصنة في خليج عدن والساحل الصومالي، وهي القاعدة الخارجية الأولى لليابان، وتشير التحسينات المخططة إلى حضور أكثر دواما، وذلك رداً ربما على النفوذ الصيني المتزايد في جيبوتي. وتناقشت اليابان والهند على ترتيب يسمح للجند الهنود بتشارك الإقامة في القاعدة اليابانية في جيبوتي مع ترتيبات متبادلة في مواقع أخرى، حتى تؤسس الهند قاعدتها العسكرية بالمنطقة⁽⁷⁶⁾.

الهند:

تعتبر الهند الشريك التجاري الرابع للقارة الإفريقية بعد الصين وبريطانيا وفرنسا، حيث بلغ حجم التجارة بين القارة السمراء والهند 72 مليار دولار خلال 2014 - 2015م، كما أن حجم الاستثمارات الهندية بالقارة وصل 30 مليار دولار، ويزداد استيراد الهند من النفط الخام والغاز والمعادن والذهب والجلود وغيرها، وفي الوقت الذي تراجع صادرات الهند لأوروبا وأمريكا الشمالية نجد الهند في القارة الإفريقية شريكا تجاريا مهماً. والهند قوة كبرى صاعدة وعضو في مجموعة البريكس (BRICS) التي تضم (البرازيل - روسيا - الهند - الصين - جنوب إفريقيا)، وهذه الدول الخمس لها وزنها السياسي والاقتصادي والاستراتيجي في النظام الدولي الراهن، وتعتبر نفسها في منافسة مع الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي، والصين واليابان. والهند دولة نووية، وثاني دولة في العالم من حيث عدد السكان بعد الصين، إذ بلغ عدد سكانها فوق المليار نسمة (1,267000000) نسمة حسب إحصائية 2014م. وتقوم الهند بتحديث أسطولها في المحيط الهندي وتسعى اليابان إلى جذبها في ما يسمى التعاون الديمقراطي ليشمل أستراليا واليابان والهند، إضافة إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وأخذت تستفيد من محاولات روسيا والصين جرها إلى منظمة شنغهاي للتعاون. بينما أمريكا تجرّها نحو منتدى التعاون الديمقراطي لإحتواء الصين. كما أنها عضو مؤسس في منتدى حوض المحيط الهندي الذي يضم في عضويته 21 دولة وسبع دولة بصفة مراقب، ويضم في عضويته كل

من (الصومال، اليمن، الإمارات العربية المتحدة، سلطنة عمان، إيران، الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة، ألمانيا، الصين، فرنسا، اليابان) وغيرها. وتحاول الهند أن تستفيد من هذا المنتدى في تحقيق المصالح الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية، في الوقت الذي تتعاون فيه لتحقيق الأمن في المحيط الهندي ومحاربة القراصنة على السواحل الإفريقية، وتسعى دول شرق إفريقيا إلى أن يكون للأسطول الهندي دور حيوي ومهم في محاربة القرصنة البحرية والذي يطلق عليه بعض الساسة الهنود (الإرهاب الاقتصادي)، وتعتبر الهند أن مضيق باب المندب ممر حيوي للتجارة الهندية، فقد قدر استيراد الهند عبر باب المندب بحوالي 50 مليار دولار والصادرات الهندية عبر المضيق 60 مليار دولار سنوياً، مما يعني أن البحر الأحمر ممراً حيوياً للأمن القومي الهندي⁽⁷⁷⁾. وتشارك الهند ضمن القوة المتعددة الجنسيات لمحاربة القرصنة في سواحل الصومال وخليج عدن والمحيط الهندي، وللهند تفاهات مع اليابان على ترتيب يسمح للجنود الهنود بتشارك الإقامة في القاعدة اليابانية في جيبوتي مع ترتيبات متبادلة في مواقع أخرى، حتى تؤسس الهند قاعدتها العسكرية بالمنطقة⁽⁷⁸⁾.

مستقبل التنافس الدولي في حوض البحر الأحمر:

نتيجة للتطورات الأخيرة في البيئة الجيوستراتيجية لحوض البحر الأحمر والتي ساهمت في تبلور محاولات إعادة تشكيل النفوذ في القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن، وقد ارتبطت تطورات التنافس الدولي بسياسات السيطرة على الموارد الطبيعية والموانئ والمواقع الاستراتيجية وخطوط التجارة الدولية، غير أن ظهور أنماط من الشراكات الاقتصادية والتجارية ساهم في تحول التنافس إلى صراع وتنافس متعدد المستويات. وهناك مساعي التدويل التي تسعى إليها بعض دول الحوض ومنها إريتريا وإسرائيل ودول أخرى أوروبية لغرض إعلان وهو ضبط حركة الملاحة الدولية في منطقة خليج عدن والمحيط الهندي ومواجهة القرصنة الجديدة والتهديدات الإرهابية، ولغرض غير معلن وهو وضع نوع من الوصاية الدولية الأولية على البحر الأحمر وحركته الملاحية واستغلال موارده الطبيعية، وهو الأمر الذي يخل مباشرة بالحقوق والمصالح المباشرة للدول الأخرى التي تطل على البحر الأحمر، فالاتحاد العسكري الدولي، وتقاطر السفن الحربية قبالة سواحل الصومال لم يكن سوى مقدمة لتدويل البحر الأحمر، وهو مشروع سبق طرحه من قبل إسرائيل، لكنه ووجه برفض عربي تام. وفي إطار التطورات الأخيرة التي لا تخلو من مغزى أن ثماني دول أوروبية اتفقت على تشكيل قوة بحرية مشتركة للعمل في منطقة خليج عدن لمواجهة القرصنة الصومالية، كما أرسلت عدة دول منها جنوب إفريقيا والهند وروسيا سفناً حربية للعمل في المنطقة بغرض حماية السفن التجارية التابعة لهذه البلدان من القرصنة، كما تدعو بعض الدول ومنها الدمارك إلى إنشاء وحدة جنائية خاصة في إطار المحكمة الجنائية الدولية لمحاكمة القراصنة الصوماليين، وغالب هذه التحركات حدثت بعيداً عن الأمم المتحدة مما يندر بتضارب مصالح كبيرة بين هذه الدول الوافدة على المنطقة وبين الدول الأصلية المطلة على البحر الأحمر لا سيما جنوبه. وتشير المتغيرات السياسية والعسكرية الراهنة في منطقة البحر الأحمر بشكل عام إلى بروز البعد الإفريقي بوضوح في مسألة الحفاظ على أمن البحر الأحمر والدول المشاطئة له.

كما أن التحرك الصيني الجديد في هذه المنطقة والذي يعتمد على فكرة التغيير الناعم مقابل هيمنة الاقتصاد والمصالح النفعية البحتة. ويتزامن مع ذلك تزايد رغبة روسيا وتركيا في زيادة دورهما في منطقة البحر الأحمر، عبر المشاريع الاقتصادية في الدول المتشاطئة، وقد دخلت قطر على نفس الخط ولكن بغرض تقليص حجم الاستفادة من المخططات المستقبلية السعودية، والإماراتية والمصرية المتعلقة بمجال الملاحة البحرية والنقل. وتستهدف مجموعة موانئ دبي العالمية في زيادة دورها في مجال الملاحة البحرية عالمياً بشكل عام، وفي البحر الأحمر بشكل خاص، فقد ذكرت صحيفة «فاينانشال تايمز» أن المجموعة سوف تكون

من أكبر المستفيدين من مشروع «طريق الحرير» الذي طرحته الصين، حيث إنها تدير نحو 20 ميناء على هذا الطريق، ويشار أيضًا إلى أن الإمارات تسعى لتطوير موانئ اليمن الجنوبي بشكل خاص، في حين تعمل قطر على تطوير موانئ معاكسة على الجهة الأخرى من البحر الأحمر في السودان، وذلك في إطار المنافسة لتوسيع النفوذ وحشد مزيد من الحلفاء خاصة في مناطق المصالح الحيوية للسعودية.

وبناء على المعطيات أعلاها، يمكن القول أن هناك منافسة دولية وإقليمية شديدة لإحلال دوائر النفوذ التقليدية في منطقة البحر الأحمر عبر أداة التنسيق والتعاون الاقتصادي، على أن يظل تواجد القوى التقليدية (أمريكية وأوروبية) في شكله الأمني من خلال تأمين البحر الأحمر وحرية عبور التجارة العالمية، وستزداد تلك المنافسة مستقبلاً مع ظهور فوائد مبادرة طريق الحرير الصينية على منطقة البحر الأحمر والعالم. ويتبوأ حوض البحر الأحمر موقعاً استراتيجياً مهماً في الاستراتيجيات الدولية، وقد أصبح بحكم مميزاته الجيوبوليتيكية محط أنظار القوى الإقليمية والدولية على حد سواء، وصار سبباً في اشتداد التنافس بين عدة لاعبين دوليين مختلفين، والدول التي تحاول بسط نفوذها على هذه المنطقة تريد أن تستفيد من مواردها الطبيعية الضخمة، إلى جانب موقعها الاستراتيجي، وتأني الولايات المتحدة والصين وروسيا في مقدمة القوى الكبرى المتنافسة الآن فيها والمرشحة للتنافس أكثر مستقبلاً، وكذلك تركيا وإيران وإسرائيل والسعودية ومصر والإمارات وإثيوبيا. وتقود هذه المنافسات دول الخليج الغنية بالموارد، التي أدت مفاهيمها التوسعية تجاه البلدان المجاورة إلى بسط نفوذها عبر مساحات متزايدة من الأرض والبحر، وتشمل هذه الخريطة اليمن، التي تدور على أرضها رحي إحدى أكثر الحروب دموية في العالم، والقرن الإفريقي، الذي يشهد ثلاثة تحولات سياسية استثنائية وحساسة للغاية، في كل تحول من هذه التحولات، تشترك دول الخليج والمنافسون في الشرق الأوسط في صراعات خبيثة من أجل التفوق الإقليمي، فبرز المحور الثلاثي (مصر - السعودية - الإمارات) في مواجهة المحور الثنائي (تركيا - قطر)، وتتغلغل إيران وإسرائيل في وسط هذه التنافسات والتقاطعات الجيوسياسية.

وتزايدت حدة المنافسة ودينامياتها بعد إنشاء الصين أول قاعدة بحرية خارجية لها عند البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، واحتلت الجغرافيا الاقتصادية مكانة بارزة في هذه الصراعات الاستراتيجية بين هذه القوى متعددة الأقطاب والمستويات ومتنافضة الأهداف والاستراتيجيات ومتباينة السياسات؛ فبالإضافة إلى 700 مليار دولار من التجارة العالمية المنقولة بحرًا والتي تعبر بالفعل عبر هذا المسار كل عام، كان طريق الحرير الصيني الجديد، والأسواق والطبقات الصاعدة في إفريقيا، والموانئ العميقة واكتشافات الطاقة في القرن الإفريقي، والمشاريع التنموية العملاقة كالسدود والزراعة والصناعة في القرن الإفريقي، ومشاريع البنى التحتية ذات العوائد المجزية كالطرق والجسور والأنفاق والسكك الحديدية، كل ذلك موضع حوار وتنافس بين أصحاب النفوذ في المنطقة وما وراءها. وأن الاستثمارات الصينية المتزايدة تجعل منها لاعباً رئيسياً تتجاوز الولايات المتحدة الأمريكية في القرن الإفريقي والخليج العربي.

كما احتلت الجغرافية العسكرية مكانة وأهمية بارزة في السياسات والاستراتيجيات للقوى المتعددة الأقطاب والمستويات المتنافسة والمتصارعة بغرض التموضع بالمنطقة؛ فالقوى المتبارزة سارعت إلى حشد الأصدقاء والحلفاء وإيجاد تعهدات الولاء، فتكالبت نحو الموانئ التجارية والمواقع العسكرية على ساحل البحر الأحمر في القرن الإفريقي. وأن تغيرات الربيع العربي وحرب اليمن وأزمة الخليج الأخيرة أدت إلى موجة جديدة من الانخراط في هذا السباق وزيادة حمى الصراع بالمنطقة، وأن هذه السباقات المحمومة

سبقتها مقدمات، إذ حولت المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة نحو مصر منذ عام 2011م، خوفاً من صعود الإخوان المسلمين وتمددهم نحو المنطقة. وفي عام 2014م، قامت بتغيير توجه السودان وإريتريا وابعادهما من الدوران في الفلك الإيراني، بهدف منعها من التغلغل وترسيخ نفوذها في منطقة القرن الإفريقي، وفي عام 2015م أنشأت قاعدة عسكرية في القرن الإفريقي، تشنان منها حرباً ضروساً ضد الوكلاء الإيرانيين والخصوم الإسلاميين في اليمن. وبحلول عام 2017م، كانت مسألة التنافس بين القوى المتعددة الاقطاب قد بدأت أيضاً في تنشيط ساحة البحر الأحمر، إذ أنشأت بكن أول قاعدة عسكرية لها في جيبوتي، عند تقاطع البحر الأحمر مع خليج عدن، وبدأت مؤسسة الدفاع الأمريكية - البنتاغون والقيادة القتالية المسؤولة عن إفريقيا والشرق الأوسط والمحيطين الهندي والهادي والقيادة الأمريكية في إفريقيا أفريكوم- في توجيه اهتمامها إلى المنطقة. وأن وجود جيش التحرير الشعبي الصيني عند تقاطع هذه المناطق، ونسبة لأهمية عنق الزجاجة البحري للتجارة الدولية وحرية الملاحة في جميع أنحاء العالم، وتحركات الأساطيل والسفن الحربية والغواصات البحرية، كل ذلك جعلت البحر الأحمر محك اختبار وبؤرة صراعية حاضراً ومستقبلاً للقوى العظمى والصاعدة. وحسب المقاربات الاستراتيجية فإن النفوذ العسكري والاستخباري للولايات المتحدة يتزايد أكثر لمواجهة التمدد الجيوسياسي للصين ومواجهة الإرهاب والقرصنة بالمنطقة.

يمكن القول أن التنافس الراهن والمستقبلي بين القوى العظمى بالمنطقة تظهر تفوقاً عسكرياً وأمنياً للولايات المتحدة الأمريكية، بينما تتفوق الصين اقتصادياً وتجارياً بالمنطقة. وتظل روسيا تبحث عن استعادة دورها المفقود ونفوذها التاريخي بالمنطقة سياسياً وعسكرياً واقتصادياً، وتحاول فرنسا المحافظة على إرثها القديم بالمنطقة، كما تحاول إيطاليا وأسبانيا وبريطانيا واليابان والهند التوضع والبحث عن المصالح في وسط هذه الصراعات المحمومة.

أما القوى الإقليمية على رأسهم إسرائيل ستظل اللاعب المحوري في البحر الأحمر أمنياً، وهي تحاول لعب دور شرطي الولايات المتحدة بالمنطقة وتستمر في التغلغل في دول المنطقة سياسياً واستخبارياً، أما تركيا فقد تلعب الدور الكبير في الصومال بينما تتضاءل أدوارها في بقية دول المنطقة لا سيما السودان وإثيوبيا نسبة للتغيرات الجيوسياسية التي شهدتها هذه الدول، بينما إيران تستمر في صراعاتها المتعددة المستويات مع الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل ودول الخليج العربي، وتحاول تسخين أكثر لجبهات القتال وإشغال مزيدٍ من الحروب إذا لم تتفق معها الولايات المتحدة الأمريكية وحليفاتها بالمنطقة.

أما على صعيد التنافس بين دول المنطقة فيبرز بوضوح التنافس بين مصر والمملكة العربية السعودية وإثيوبيا والإمارات العربية المتحدة وقطر أمنياً وسياسياً واقتصادياً، وسيحاول السودان وإريتريا لعب أدوار هنا وهناك. وفي بعض الملفات بالمنطقة كالمياه، من المرجح أن تساند السودان إثيوبيا، بينما المملكة العربية السعودية والإمارات تساندان مصر، أما في بعض الملفات مثل أمن البحر الأحمر وتقاسم النفوذ فيها وكيفية إدارة مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن وزيادة التعاون التنموي والإنساني وإقامة الشراكات الاستراتيجية الاقتصادية والتبادلات التجارية، فيبرز النفوذ السعودي أكثر وتجد المساندة من غالبية دول المنطقة على حساب مصر والتي أبدت رفضها دعوة إثيوبيا للانضمام وتخشى الدور الإثيوبي في البحر الأحمر.

المصادر والمراجع:

- (1) سلمى عثمان سيد أحمد، الأهمية الإستراتيجية لجزر البحر الأحمر، مجلة القلزم، العدد الأول، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، الخرطوم، إبريل 2020م، ص 26.
- (2) ابوبكر فضل محمد عبدالشافع، «أثر الصراع الإستراتيجي للقوى العظمى على الأمن: منطقة القرن الإفريقي الكبير نموذجاً»، اطروحة دكتوراة في الدراسات الاستراتيجية، غير منشورة، جامعة الزعيم الأزهري، 2020م، ص 45.
- (3) محمد مجاهد الزياد، 12 نزاعاً دولياً وإقليمياً تدور في البحر الأحمر حالياً بصورة مباشرة وغير مباشرة، آراء حول الخليج، على الرابط: <https://araa.sa/index.php?view=article>.
- (4) ابوبكر فضل محمد عبدالشافع، مرجع سابق، ص 47.
- (5) محمد مجاهد الزياد، 12 نزاعاً دولياً وإقليمياً تدور في البحر الأحمر حالياً بصورة مباشرة وغير مباشرة، آراء حول الخليج، على الرابط: <https://araa.sa/index.php?view=article>.
- (6) عدنان موسى، التنافس الجيوبوليتيكي: مجلس البحر الأحمر وهيكله نظام إقليمي جديد، مركز المسبار للدراسات والبحوث، نشر بتاريخ 29 يناير 2020م، (تاريخ الدخول 21 مايو 2020م)، الرابط: <https://www.almesbar.net/%D8A7%D9%84>.
- (7) أبوبكر فضل محمد، أمن الطاقة والصراع الاستراتيجي للقوى العظمى في حوض البحر الأحمر، مجلة القلزم، العدد الأول، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، الخرطوم، مايو 2020م، ص 85.
- (8) آلاء أبو رميلة، خطة إثيوبيا لتقسيم الصومال والسيطرة على سواحلها، الجزيرة نت، نشر بتاريخ 12 مايو 2018م، (تاريخ الدخول 1 يونيو 2020م)، الرابط: <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2018/5/12/%D9>.
- (9) آلاء أبو رميلة، خطة إثيوبيا لتقسيم الصومال والسيطرة على سواحلها، الجزيرة نت، نشر بتاريخ 12 مايو 2018م، (تاريخ الدخول 1 يونيو 2020م)، الرابط: <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2018/5/12/%D9>.
- (10) زاك فريتز، مرجع سابق، ص 5.
- (11) ابوبكر فضل محمد عبدالشافع، الصراع الإستراتيجي للقوى العظمى، مرجع سابق، ص 430.
- (12) حمدي عبدالرحمن حسن، تحالف البحر الاحمر وإحياء مفهوم «الأفرايبا»، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 12 يناير 2020م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://future.uae.com/ar/Main%20page/item/5195>.
- (13) زاك فريتز، نحو منتدى للبحر الأحمر، مرجع سابق، ص 1.
- (14) المرجع نفسه، ص 7.
- (15) حسن مصدق، البحر الأحمر ساحة حرب معلنة بأجندات دولية وإقليمية مختلفة، العربي، نشر بتاريخ 22 أكتوبر 2019م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://alarab>.

- . <https://alarab.co.uk/%D8%A7co.uk/>
- (16) حمدي عبدالرحمن حسن، تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم «الأفريقيا»، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 12 يناير 2020م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط : [https://future.uae.com/ar/Main page/item/5195](https://future.uae.com/ar/Main%20page/item/5195)
- (17) زاك فريتس، نحو منتدى للبحر الأحمر: الخليج العربي والقرن الإفريقي وهيكل نظام إقليمي جديد، معهد بروكنجز، قطر- الدوحة، 2019م، ص 1.
- (18) المرجع نفسه، ص 7.
- (19) زاك فريتس، نحو منتدى للبحر الأحمر، مرجع سابق، ص 9.
- (20) أبو بكر فضل محمد، مرجع سابق، ص 14.
- (21) صادق الشيخ عيد، السياسة الخارجية الإسرائيلية تجاه إفريقيا - جنوب الصحراء، مجلة رؤية تركية، العدد 4، القاهرة، 2015م، ص 105.
- (22) محمد رضا فودة، السياسة المصرية تجاه منطقة القرن الأفريقي، ورقة علمية قدمت في أعمال المؤتمر السنوي الثاني، مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، 1985م، ص 911.
- (23) جمال عبدالرحمن رستم، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، نشر بتاريخ 1 يناير 2020م، (تاريخ الدخول 22 مايو 2020م)، الرابط: <http://www.acrseg.org/41448>
- (24) شريف مبروك، مستقبل الترتيبات الأمنية العربية في البحر الأحمر، شئون عربية، العدد 177، 3 مارس 2019م، (تاريخ الدخول 30 مايو 2020م)، الرابط: [https://api.whatsapp.com/send](https://api.whatsapp.com/send?text=https://api.whatsapp.com/send)
- (25) خالد حماد أحمد عياد، أهمية جزر البحر الأحمر في الأمن القومي العربي جزيرة حنيش الكبرى وتيران وصنافير دراسة حالة 1956 - 2017م، اطروحة دكتوراة في العلوم السياسية، جامعة مؤتة، 2017م، ص 49.
- (26) جمال عبدالرحمن رستم، أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة، مجلة دراسات أفريقية، العدد 50، 2013م، ص 63.
- (27) محمد مجاهد الزياد، 12 نزاعا دوليا وإقليميا تدور في البحر الأحمر حاليا بصورة مباشرة وغير مباشرة، آراء حول الخليج، على الرابط: <https://araa.sa/index.php?view=article>
- (28) عسكرة البحر الأحمر، مقدمة لحرب إقليمية جديدة موقع الحرة، 28 ديسمبر 2017م، (تاريخ الدخول 11 مايو 2020م) على الرابط:
- (29) عيسى السيد الدسوقي، التوجهات الإقليمية في الشرق الأوسط بعد الحرب الباردة، دار الأحمد للنشر والتوزيع، 2009م، ص 138.
- (30) إجلال رأفت وآخرون، العرب والقرن الأفريقي: جدلية الجوار والانتماء، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت- أكتوبر 2013م، ص 222 - 223.
- (31) مسفر بن صالح الغامدي، النفوذ الإيراني في حوض البحر الأحمر: أهداف ومعوقات البقاء في

- إقليم حيوي، مجلة الدراسات الإيرانية، مركز رصانة، الرياض، ديسمبر 2017م، العدد الخامس، ص 17.
- (32) شريف مبروك، مستقبل الترتيبات الأمنية العربية في البحر الأحمر، شئون عربية، العدد 177، 3 مارس 2019م، (تاريخ الدخول 30 مايو 2020م)، الرابط: <https://api.whatsapp.com/send>.
- (33) محمد رمضان أبو شعيشع، الوجود الإيراني في القرن الأفريقي: دراسة حالة على إريتريا، نشر بتاريخ 29 أكتوبر 2018م، (تاريخ الدخول 12 يونيو 2020م)، الرابط: <https://afaip.com/%D8%A7%D9%84%D9%88>.
- (34) خطار أبو دياب، البحر الأحمر في معادلات الأمن العربي، العربية نت، 31 أكتوبر 2015م.
- (35) أماني الطويل، مخاطر عدم الاستقرار على أمن البحر الأحمر أو ماهو مسار التهديدات في باب المنذب؟، في ندوة مشتركة حول «التطورات في منطقة القرن الإفريقي وأمن البحر الأحمر» نشر بتاريخ 3 ديسمبر 2018م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://ecfa-egypt-org/2018/12/03/%D9%>.
- (36) فادي عيد، أصابع الحرس الثوري بالقرن الأفريقي، المركز المغربي للدراسات والأبحاث المعاصرة (37) مسفر بن صالح الغامدي، مرجع سابق، ص 135.
- (38) أماني الطويل، مخاطر عدم الاستقرار على أمن البحر الأحمر أو ماهو مسار التهديدات في باب المنذب؟، في ندوة مشتركة حول «التطورات في منطقة القرن الإفريقي وأمن البحر الأحمر» نشر بتاريخ 3 ديسمبر 2018م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://ecfa-egypt-org/2018/12/03/%D9%>.
- (39) أمن منطقة البحر الأحمر، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، مسارات، العدد 38، أكتوبر - نوفمبر 2018م، الرياض، ص 11.
- (40) مسفر بن صالح الغامدي، مرجع سابق، ص 12.
- (41) مسفر بن صالح الغامدي، مرجع سابق، ص 12.
- (42) شريف مبروك، مستقبل الترتيبات الأمنية العربية في البحر الأحمر، شئون عربية، العدد 177، 3 مارس 2019م، (تاريخ الدخول 30 مايو 2020م)، الرابط: <https://api.whatsapp.com/send>.
- (43) محمد مجاهد الزيات، 12 نزاعا دوليا وإقليميا تدور في البحر الأحمر حاليا بصورة مباشرة وغير مباشرة، آراء حول الخليج، على الرابط: <https://araa.sa/index.php?view=article>.
- (44) زاك فيرتين، 6 سيناريوهات .. دليلك لفهم موازين القوى في منطقة البحر الأحمر، ساسة بوست، نشر بتاريخ 16 يناير 2020م، (تاريخ الدخول 4 يونيو 2020م)، الرابط: <https://www.sasapost.com/translation/red-sea-geopolitics-six-plotlines-watch>.
- (45) زاك فيرتين، نحو منتدى البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 3.
- (46) نفس المرجع السابق، ص 4.
- (47) زاك فيرتين، نحو منتدى البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 5.

- (48) نفس المرجع السابق، ص 6.
- (49) زاك فيرتين، نحو منتدى البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 10.
- (50) محمد مجاهد الزيات، 12 نزاعاً دولياً وإقليمياً تدور في البحر الأحمر حالياً بصورة مباشرة وغير مباشرة، آراء حول الخليج، على الرابط: <https://araa.sa/index.php?view=article>.
- (51) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 40.
- (52) إجلال رأفت وآخرون، مرجع سابق، ص 208.
- (53) أبوبكر فضل محمد، مرجع سابق، ص 14.
- (54) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 40.
- (55) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 44.
- (56) زاك فيرتين، منافسات البحر الأحمر: الخليج والقرن الإفريقي وجيوسياسات البحر الأحمر الجديدة، مركز بروكنجز - الدوحة، ص 16.
- (57) حسن مصدق، البحر الأحمر ساحة حرب معلنة بأجندات دولية وإقليمية مختلفة، العربي، نشر بتاريخ 22 أكتوبر 2019م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://alarab.co.uk/%D8%A7>.
- (58) حسن مصدق، الموانئ العربية وطريق الحرير الصيني .. شراكة تعيد صياغة التوازنات في المنطقة، العربي، نشر بتاريخ 13 ديسمبر 2019م، (تاريخ الدخول 31 مايو 2020م)، الرابط: <https://alarab.co.uk/%D8%A7>.
- (59) أبوبكر فضل محمد، مرجع سابق، ص 19.
- (60) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 36.
- (61) دينوفرسكوبالدي، السادات يتحدى، دار المعارف للنشر، كتب مترجمة، وزارة الاعلام، الهيئة العامة للاعلام، القاهرة، 1977، ص 50.
- (62) عمار السجاد الشيخ، مرجع سابق، ص 58 - 59.
- (63) على الدين هلال، الأمن العربي والصراع الاستراتيجي في منطقة البحر الأحمر، مجلة الدارة، مجلة ربع سنوية تصدر عن دار الملك عبدالعزيز، العدد الثاني، السنة السادسة، 1981م، ص 58.
- (64) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 38.
- (65) مجدي حماد، الاتحاد السوفيتي وكوبا والقرن الإفريقي، مجلة السياسة الدولية، العدد 54، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية، القاهرة، (1978م)، ص 31 - 33.
- (66) محمد توكل، روسيا تبحث عن «نفوذها الضائع» في القرن الأفريقي، على الرابط: <https://aa.com.tr/ar/%D8%AF%D9%88%>.
- (67) زاك فيرتين، منافسات البحر الأحمر: الخليج والقرن الإفريقي وجيوسياسات البحر الأحمر الجديدة، مركز بروكنجز - الدوحة، ص 20.

- (68) ابوبكر فضل محمد عبدالشافع، الصراع الاستراتيجي، مرجع سابق، ص 156.
- (69) إثيوبيا وفرنسا توقعان اتفاقا عسكريا وتفتحان «صفحة جديدة» في العلاقات، رويترز 13 مارس 2019م، (تاريخ الدخول 10 يونيو 2020م)، الرابط: [https:// ara.reuters.com/article/](https://ara.reuters.com/article/) worldNews .
- (70) ابوبكر فضل محمد عبدالشافع، أمن الطاقة، مرجع سابق، ص 188.
- (71) الشافعي أبتديون، «فرنسا والقرن الأفريقي: إعادة التموضع والتحالفات ورهانات المستقبل»، 25 مارس 2019م، (تاريخ الدخول 12 يونيو 2020م)، الرابط: [http:// studies. Aljazeera.net](http://studies.aljazeera.net) .
- (72) لقرن الإفريقي وجود أجنبي في 23 قاعدة عسكرية، الوطن أون لاين، 23 إبريل 2020م، (تاريخ الدخول 12 يونيو 2020م)، الرابط: <https://www.alwatan.com.sa/article/1043944> .
- (73) خالد حماد أحمد عياد، مرجع سابق، ص 42.
- (74) إجلال رأفت وآخرون، مرجع سابق، ص 218.
- (75) خالد حماد أحمد، مرجع سابق ، ص 43.
- (76) زاك فيرتين، منافسات البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 20.
- (77) أحمد سليم البرصان، نيودلهي تواجه الهيمنة الصينية في القارة السمراء العلاقات الأفريقية - الهندية وأبعادها على الخليج العربي، آراء، جامعة الملك عبدالعزيز - جدة، نشر على الرابط: [https:// aaraa.sa/index.php?option=com](https://araa.sa/index.php?option=com) .
- (78) زاك فيرتين، منافسات البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 20.

حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني

أ. مساعد - كلية الشريعة والقانون - جامعة الزعيم الأزهري

د. مهند أحمد المفتي

أ. مشارك - كلية الشريعة والقانون - جامعة الزعيم الأزهري

د. يونس أحمد آدم القдал

المستخلص:

تناولت الورقة العلمية موضوع حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني، حيث تعرضت لحقوق السودان في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الحصرية والجرف القاري وأعلى البحار ثم المرور البريء وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية والمحورية في هذا المجال وهي اتفاقيات جنيف للقانون البحري للعام 1958 الملغية وهي اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ثم اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري ثم اتفاقية جنيف بشأن أعلى البحار ثم اتفاقية جنيف بشأن الصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعلى البحار ثم البروتوكول الاختياري الخاص بالالتزام بتسوية المنازعات. ومن ثم تطرقت لهذه الحقوق في الاتفاقية السارية وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وأخيراً تناولت هذه الحقوق في اتفاقية الخرطوم لعام 1974 أما بالنسبة لهذه الحقوق في القانون السوداني فقد تطرقت لها في قانون البحر الإقليمي والجرف القاري لعام 1970 الملغى وقانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 الساري. تنبع أهمية موضوع حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني من الأهمية الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية والقانونية للبحر الأحمر وما يحتويه من ثروات تعتبر هدفاً لكثير من الدول المتقدمة التي تملك التقنية المتطورة والتي تستطيع الاستفادة من الثروات الموجودة في قاع البحر الأحمر إضافة للنظرة للبحر الأحمر كمورد مائي كبير في ظل تزايد السكان مما يجعل للماء قيمة كبيرة. من الأسباب التي دعت لاختيار الموضوع عدم اهتمام الدولة الكافي بهذا المورد الضخم سواء من حيث أنه مورد مائي استثنائي أو مورد مهم للثروة السمكية أو مورد استراتيجي لمختلف المعادن أو باعتباره طريقاً بحرياً له خصوصية خاصة إضافة لوجهة نظري المتواضعة بأن الحروب القادمة هي حروب مياه لذلك لا بد من الاهتمام الكبير بهذا المورد إضافة لندرة الدراسات السودانية في هذا الجانب. اتبعت في طرح الموضوع المنهج التحليلي والمقارن والوصفي حيث لجأت إلى تحليل حقوق السودان البحرية المختلفة في البحر الأحمر مستعيناً في ذلك بالاتفاقيات الدولية وذلك من خلال رصد المشاكل ومعرفة أسبابها ثم الوصول لحل. من أهم النتائج التي توصلت إليها اتفاق القانون السوداني مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وامتدادها وحقوق الدول الساحلية وكذلك الاتفاق فيما يتعلق بمبدأ حرية أعلى البحار.

من أهم التوصيات أنه لا بد من تعديل اتفاقية الخرطوم 1974 لتصبح تتماشى مع التطور على سبيل المثال إدخال نصوص تتحدث عن المنطقة الاقتصادية الحصرية والجرف القاري إضافة لتعديل النصوص التي تتعلق بالاستفادة من قاع البحر حيث أنها أصبحت لا تواكب العصر الحديث وأيضاً بث الروح في الهيئة المشتركة بما يضمن الاستغلال الأمثل للثروات الطبيعية في المنطقة المشتركة.

Abstract:

The paper handled Sudanese maritime rights in Red Sea in international treaties and Sudanese law; I talked about Sudanese rights in territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf, high seas and transit through vital international treaties in this field which are repealed Geneva treaties for maritime law 1958; Geneva treaty about territorial sea and contiguous zone, Geneva treaty about continental shelf, Geneva treaty about high seas, Geneva treaty about fishing and preserve life resources in high seas and optional protocol about settle disputes. Then I dealt with these rights in the current treaty which is United Nations treaty about seas law 1982 and eventually I handled these rights in Khartoum treaty 1974 but regarding these rights in Sudanese law I talked about territorial sea and continental shelf repealed law 1970 and in current law which is maritime zones and continental shelf law 2018. The importance of topic portrayed from strategic, political, economic and legal significance of Red Sea and its wealth which deemed a target to other countries owns developing technology in addition to the view to Red Sea as enormous water resource with regard of population increase which makes to the water big value. One of reasons to choose such topic is negligence of state to this big resource as water resource or fish wealth or mineral wealth, also we must put in consideration that the coming wars is water war, in addition to scarcity of studies in this scope. I followed analytical, comparative and descriptive approach by analyzing Sudanese maritime rights in Red Sea with help of international treaties. The most important result is Sudanese law agreed with international treaties in exclusive economic zone definition and extension and principle of freedom of high seas. The most important recommendation is to amend Khartoum treaty 1974 to adapt development such as exclusive economic zone and continental shelf also revive the mutual body to exploit resources.

مقدمة :

بدأ الاهتمام الدولي بقانون البحار على مستوى الأمم المتحدة في منتصف القرن العشرين حيث لعبت البحار وظيفتين مهمتين من حيث إنها طريق للمواصلات كما أنها مستودع شاسع للثروات الحية وغير الحية ويعود السبب الأساسي في ذلك إلى تنازع المصالح بين الدول العظمى التي كانت تسيطر تاريخياً على البحار من جانب ومن جانب آخر بدأت الدول النامية تقدم إدعاءات ومطالبات على مساحات واسعة على مدى البحار المحيطة بسواحلها مما أدى هذا التعارض إلى اهتمام الأمم المتحدة بتقنين قانون البحار وذلك كالآتي:

1. مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار: عُقد المؤتمر في جنيف في الفترة ما بين (24) فبراير حتى (28) إبريل 1958م وتم التوصل إلى أربع اتفاقيات سُميت باتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958 وهي:

(أ) اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

(ب) اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري.

(ت) اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار.

(ث) اتفاقية جنيف بشأن الصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار.

(ج) البروتوكول الاختياري الخاص بالالتزام بتسوية المنازعات.

2. مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار: عُقد المؤتمر في جنيف في شهر مارس 1960م بناء على قرار من المؤتمر الأول بهدف الوصول إلى حل للقضايا التي لم يتمكن المؤتمر الأول من الوصول إلى اتفاق بشأنها مثل عرض البحر الإقليمي وقد فشل المؤتمر في الوصول إلى اتفاق حولها والتي بقيت معلقة نتيجة تضارب مصالح الدول.

3. مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار: برزت بعد مؤتمر الأمم المتحدة الأول 1958 والثاني 1960 تطورات مهمة في الساحة الدولية غيرت الموقف على نحو كبير وتمثلت في الآتي:

(أ) لم تتمكن المؤتمرات السابقة من حل جميع قضايا البحار مثل اتساع البحر الإقليمي والتنقيب في البحار والجهة القضائية الدولية التي تفصل في المنازعات.

(ب) هذه المؤتمرات كرسّت للمزايا التي تتمتع بها الدول البحرية الكبرى إذ أن أغلبية دول آسيا وإفريقيا وأمريكا اللاتينية كانت خاضعة للاستعمار بالتالي لم تشارك في وضع النظام القانوني للبحار بما يتفق مع مصالحها.

(ت) الثورة العلمية والتكنولوجية إذ أصبح في إمكان الدول الصناعية المتقدمة أن تصل إلى أعماق البحار لاستخراج الثروات.

(ث) الثورة العلمية والتكنولوجية إذ أصبح في إمكان الدول الصناعية المتقدمة أن تصل إلى أعماق البحار لاستخراج الثروات.

(ج) انعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث بشأن قانون البحار في نيويورك 1973 وامتدت دوراته حتى 1980 وتبنى المؤتمر في إبريل 1982 مسودة اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار.

وقّع السودان على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار في (10) ديسمبر 1982 وصادق عليها

في (23) يناير 1985، كما أبرم السودان اتفاقية الخرطوم لعام 1974 مع المملكة العربية السعودية وهى اتفاقية لتقاسم الثروات الطبيعية، أصدر السودان قانون البحر الإقليمي والجرف القاري 1970 والذي تم إلغاؤه بموجب قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018. سوف تتناول الورقة موضوع: حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: البحر الإقليمي السوداني في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب الثاني: المنطقة المتاخمة السودانية في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب الثالث: المنطقة الاقتصادية الحصرية السودانية في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب الرابع: الجرف القاري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب الخامس: أعالي البحار في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب السادس: المرور العابر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
المطلب السابع : حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في اتفاقية 1974
المطلب الأول: البحر الإقليمي السوداني في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني
يقصد بالبحر الإقليمي في الفقه : تلك المساحة من مياه البحر المتاخمة لشواطئ الدولة والممتدة تجاه أعالي البحر⁽¹⁾ ، كما قد عرفه بعض الفقهاء بأنه: ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية والبحر العام.⁽²⁾
عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 البحر الإقليمي على النحو التالي: « تمتد سيادة الدولة إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر مجاوره لسواحلها تعرف باسم البحر الإقليمي».⁽³⁾
عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذه المنطقة على النحو التالي: « تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف باسم البحر الإقليمي ».⁽⁴⁾
من أهم مواضيع البحر الإقليمي موضوع اتساع البحر الإقليمي ثم موضوع طريقة قياس البحر الإقليمي وأخيراً طبيعة حق الدولة الساحلية على البحر الإقليمي.

1. مدى اتساع البحر الإقليمي السوداني:

لم يتمكن مؤتمرا جنيف للأمم المتحدة لعام 1958 – 1960 من الوصول إلى تحديد مدى إتساع البحر الإقليمي في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نصت على أن : « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً... ».⁽⁵⁾

أما بخصوص القانون السوداني فقد نص قانون البحر الإقليمي والجرف القاري لعام 1970 الملغى على أن البحر الإقليمي السوداني يمتد إلى : « مسافة 12 ميلاً بحرياً في اتجاه البحر.. »⁽⁶⁾ أما قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 فقد نص على أن يكون عرض البحر الإقليمي السوداني : « يمتد

عرض البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً في اتجاه البحر...»⁽⁷⁾
يتضح بجلاء من نصوص القانون السوداني بنسخته القديمة لعام 1970 والحديثة لعام 2018 أنه قد وافق تماماً ما عليه العمل في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 باعتبارها الدستور العالمي للبحار وذلك فيما يتعلق بمدى اتساع البحر الإقليمي.

2. طريقة قياس البحر الإقليمي السوداني:

إن السؤال المهم جداً يتعلق بكيفية تحديد خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي؟ لقد استقر التعامل الدولي على أن يقاس عرض البحر الإقليمي من أدنى حد لانحسار المياه عن الساحل⁽⁸⁾ وقد عبرت عن ذلك اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمناطق المتاخمة لعام 1958: «... إن خط الأساس المعتاد المستخدم لقياس اتساع البحر الإقليمي هو خط مياه الجزر المنحسرة على طول الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها من قبل الدول الشاطئية»⁽⁹⁾ وهو كذلك ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: «... خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية»⁽¹⁰⁾
لكن ما هي طريقة قياس بحر السودان الإقليمي إذا وضعنا في الاعتبار أنه توجد جزر عديدة على امتداد الساحل السوداني مثل جزيرة (سنقنيب) وجزيرة (مقرسم) ؟

إذا كانت توجد جزر بالقرب من الشاطئ يؤخذ بطريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط محددة لرسم خط الأساس وهذا ما قرره اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 فهي تقول: « في المناطق التي يكون فيها خط الساحل عميق التضاريس أو فيه فجوات أو إذا كانت هناك سلسلة من الجزر على طول الساحل وعلى مقربة منه فإن طريقة الخطوط المستقيمة التي تصل بين نقاط محددة يمكن أن تُطبق لرسم خط الأساس الذي يقاس منه اتساع البحر الإقليمي »⁽¹¹⁾ وهو كذلك ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: « حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق وانقطاع أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة »⁽¹²⁾.

أما بخصوص القانون السوداني فقد نص قانون البحر الإقليمي والجرف القاري لعام 1970 الملغى على أن يتم قياس الـ (12) ميلاً بحرياً في اتجاه البحر: « من خط القاعدة المستوي كما هو موضح على الخرائط ذات المقياس الكبير المعتمد في جمهورية السودان »⁽¹³⁾ ، أما قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 فقد قرر بأن يتم قياس البحر الإقليمي: « من خطوط الأساس المستقيمة »⁽¹⁴⁾
يتضح أن قانون البحر الإقليمي والجرف القاري السوداني لعام 1970 الملغى قد خالف ما كان عليه العمل في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والذي أقرتها فيه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لكنه عاد وأصلح الخلل في قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 وتبّع ما ذهب إليه القانون الدولي.

3. طبيعة حق السودان على البحر الإقليمي السوداني:

أقرت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 سيادة الدولة على بحرها الإقليمي وهو نفس الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽¹⁵⁾ كما نصت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على أن تمتد سيادة الدولة إلى قاع بحرها الإقليمي والتربة التحتية والفضاء الجوي الذي يعلوه وهو نفس الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽¹⁶⁾ قامت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بتقييد سيادة الدولة بعدم الإخلال بأحكام مواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي وهو نفس الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽¹⁷⁾ أوردت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قيدهما على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي وهو حق المرور البريء لجميع السفن التابعة للدول الأخرى.⁽¹⁸⁾

حق المرور البريء في البحر الإقليمي السوداني:

وضعت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 شروط محددة على الدول عند ممارستها لحق المرور البريء أهمها:

- أ. ألا تؤدي ممارسة الحق إلى الإضرار بسلامة الدولة وأمنها أو
- ب. ألا تشكل ضرراً على أنظمتها
- ت. أن تراعى السفن التابعة لتلك الدول القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية.⁽¹⁹⁾

بالنسبة للقانون السوداني نجد أن قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 قد حدد مضمون المرور البريء بنفس الكيفية التي حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك بأن يكون غرض المرور البريء فقط اجتياز البحر الإقليمي دون المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية كما أن المرور يجب أن يكون متواصلاً وسريعاً وألا يكون هناك توقف أو رسو إلا بقدر مقتضيات الملاحة العادية.⁽²⁰⁾

المرور الضار في البحر الإقليمي السوداني:

حددت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الأنشطة التي تعتبر من قبيل المرور الضار ومن ضمنها:⁽²¹⁾

- أ) أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى تعتبر انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ب) أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
- ت) أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

أخذ القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام 1982 ولكنه أضاف فقرة إلحاق الضرر أو العبث بالشعب المرجانية أو المجموعات الطبيعية في البحر الإقليمي أو الساحل.⁽²²⁾

- نظمت الاتفاقيات الدولية كيفية ممارسة الدولة الساحلية للولاية الجنائية والمدنية بالنسبة للمشاكل التي تحصل على ظهر السفينة الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي كالآتي :

(أ) الولاية الجنائية للسودان على ظهر السفينة الأجنبية :

تطابق اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في أن الأصل أنه لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر أي سفينة أجنبية مارة في بحرها الإقليمي إلا في حالات⁽²³⁾ أضافت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقرة جديدة تتعلق بتدابير مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل⁽²⁴⁾ مع مراعاة المصالح الملاحية أثناء التدابير⁽²⁵⁾ أما الحالات فهي:

1. عواقب الجريمة تمتد للدولة الساحلية.
2. الجريمة تخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
3. طلب ربان السفينة أو الموظف القنصلي مساعدة السلطات المحلية.
4. لزوم مكافحة الاتجار غير المشروع.

أخذ قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 بما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽²⁶⁾

(ب) الولاية المدنية للسودان على ظهر السفينة الأجنبية:

تنص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 وهو أيضاً ما تبنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : « 1. لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف أو تحول اتجاه سفينة تمر في البحر الإقليمي من أجل ممارسة الاختصاص القضائي المدني بالنسبة لشخص موجود على ظهر السفينة 2. لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات تنفيذية أو تحفظية ضد السفينة من أجل أن توقع إجراءات التنفيذ إلا إذا كانت هذه الإجراءات تتخذ بسبب التزامات أو مسؤوليات تعرضت لها تلك السفينة أثناء أو لغرض الملاحة عند المرور خلال مياه الدولة الساحلية ».⁽²⁷⁾

أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقرة تنص على أنه : « لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية رأسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية ».⁽²⁸⁾ أخذ القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بما ورد في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽²⁹⁾

(ت) حق السودان في المطاردة الحثيثة:

اعترفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بحق التتبع أو المطاردة الحثيثة⁽³⁰⁾ وفق شروط تسمح للدولة الساحلية بممارسة حق المطاردة الحثيثة والتي تبنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تتمثل أهمها في : توافر قرينة قوية، أن تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية داخل المياه الداخلية أو الأرخبيلية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية، أن تتم المطاردة بعد إعطاء إشارة صوتية أو صوتية باستطاعة السفينة الأجنبية رؤيتها أو سماعها أن تكون المطاردة مستمرة غير متقطعة، انتهاء حق المطاردة بمجرد دخول السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى ، أن تمارس المطاردة الحثيثة سفن أو طائرات حربية أو تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.⁽³¹⁾

أما بالنسبة للمشرع السوداني فقد بنى قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 ما أورده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽³²⁾

المنطقة المتاخمة السودانية في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني:

يقصد بها تلك المنطقة من أعالي البحار المتاخمة للبحر الإقليمي التي تباشر عليها الدولة الساحلية بعض الاختصاصات التي أقرها القانون الدولي من أجل منع مخالفة أنظمتها المالية والجمركية والضريبية وشؤون الهجرة والشؤون الصحية سواء وقعت هذه المخالفات داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي وكذلك المعاقبة عند الإخلال بتلك القوانين والأنظمة.⁽³³⁾

أخذت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بفكرة المنطقة المتاخمة وتبنت ما ذكرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عندما نصت على أن للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

- أ. منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.
- ب. المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.⁽³⁴⁾

حددت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 عرض المنطقة المتاخمة بألا تزيد عن 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي وذلك يعني أن الدولة الساحلية إذا كان عرض بحرهما الإقليمي 12 ميلاً بحرياً فإن المنطقة المتاخمة تكون قد اختفت⁽³⁵⁾ وهو ما عالجته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عندما قررت بأنه لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.⁽³⁶⁾

إن هذه المنطقة تعد جزءاً من أعالي البحار وبالتالي تخضع للقواعد التي تحكمه فيما عدا الاختصاصات التي يجوز للدولة الساحلية القيام بها حيث إن لها حقوق رقابة ذات طبيعة وقائية هدفها توقي المخالفات المحتملة للنظم الجمركية والمالية والصحية ونظم الهجرة التي تطبقها الدولة الساحلية داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.⁽³⁷⁾

أما بخصوص القانون السوداني فقد عرف قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 المنطقة المتاخمة بأنها: « المنطقة التي تقع وراء البحر الإقليمي وملاصقة له وتمتد إلى 12 ميلاً بحرياً »⁽³⁸⁾ ، كما تحدث قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 عن حماية المنطقة المتاخمة بنفس طريقة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽³⁹⁾

المطلب الثالث: المنطقة الاقتصادية الحصرية السودانية في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني يقصد بالمنطقة الاقتصادية الخالصة المنطقة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له ، يحكمها النظام القانوني المميز ولا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽⁴⁰⁾ ، لمعرفة طبيعة النظام القانوني لا بد من بيان حقوق الدول الساحلية والدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً على النحو التالي:

1) حقوق السودان كدولة ساحلية : للدولة الساحلية نوعان من الحقوق وهي:

- أ. حقوق سيادية : صرحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأن للدولة الساحلية: «حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح»⁽⁴¹⁾.
- ب. حقوق الولاية : صرحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأن للدولة الساحلية وحدها الولاية بالنسبة للأمور التالية:

1. إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.
2. البحث العلمي البحري.
3. حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.⁽⁴²⁾

2) حقوق الدولة غير الساحلية والمتضررة جغرافياً: تحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عن حقوق الدولة غير الساحلية⁽⁴³⁾ كما تحدثت عن حقوق الدول المتضررة جغرافياً⁽⁴⁴⁾ والتي أقرت بحقهم في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية مع مراعاة الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية.

3) حقوق الدول الغير: حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التأكيد على الطبيعة القانونية للمنطقة باعتبارها جزءاً من أعالي البحار بأن سمحت للدول الساحلية وغير الساحلية بحرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الألياف المغمورة⁽⁴⁵⁾ مع مراعاة حقوق الدولة الساحلية وواجباتها.⁽⁴⁶⁾

القانون السوداني عرف المنطقة بنفس تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽⁴⁷⁾ وحدد امتدادها كذلك بنفس الطريقة⁽⁴⁸⁾ كما أنه حدد حقوق الدولة الساحلية بنفس الطريقة.⁽⁴⁹⁾

المطلب الرابع : الجرف القاري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني

نتناول موضوع الجرف القاري من خلال ثلاث مسائل رئيسية ذات علاقة وثيقة بهذا الموضوع وهي تعريف الجرف القاري ثم حقوق الدولة الساحلية وغير الساحلية ثم نظام المدفوعات الناشئة عن استغلال الجرف القاري.

1) تعريف الجرف القاري :

عرفت اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 الجرف القاري بأنه : « الطبقات الأرضية المنحدرة من قاع البحر وما تحت القاع من طبقات والتي توجد خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 ميل بحري من سطح الماء ، أو إلى ما يتعدى هذا الحد إلى حيث يقبل عمق المياه من السطح استغلال الموارد الطبيعية لهذه المناطق ، » وأضاف المادة ذاتها أن الجرف القاري يشمل أيضاً المناطق المغمورة المتصلة بشواطئ الجزر.⁽⁵⁰⁾

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجرف القاري بأنه : « يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مساحة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة ».⁽⁵¹⁾

تحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عن قيد مهم على امتداد الجرف القاري وهو أن لا يمتد بأي حال أكثر من 350 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽⁵²⁾ ، كما تناولت مسألة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة حيث بينت أن ذلك يتم عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي⁽⁵³⁾ أما إذا تعذر الوصول إلى اتفاق فـي غضون فترة معقولة لجأت الدول المعنية للالتزام بتسوية المنازعات بالوسائل السلمية.⁽⁵⁴⁾

2) حقوق السودان كدولة ساحلية والدول غير الساحلية على الجرف القاري :

تبين اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري أنها لغرض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية⁽⁵⁵⁾ دون حاجة لإصدار إعلان أو إجراء آخر يتضمن رغبة الدولة الساحلية في استغلال الثروات الطبيعية.⁽⁵⁶⁾

إن ممارسة الدولة الساحلية للحقوق السيادية على هذه المنطقة يقتصر على استغلال الثروات الطبيعية الموجودة في قاع وأسفل طبقات الجرف القاري دون المساس بالنظام القانوني للمياه التي تعلوها أو الحيز الجوي فوق تلك المياه لأنها تعتبر جزءاً من منطقة أعالي البحار.⁽⁵⁷⁾

بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري ونجد أنها تبنت ما أوردته اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.⁽⁵⁸⁾

كما بينت الاتفاقية النظام القانوني للمياه العلوية والحيز الجوي وحقوق وحرّيات الدول الأخرى باعتبارها تخضع للنظام القانوني لأعالي البحار وهي تماثل في ذلك ما نصت عليه اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.⁽⁵⁹⁾

3) نظام المدفوعات الناشئة عن استغلال الجرف القاري:

بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإجراءات الواجب اتباعها من قبل الدول الساحلية لدفع المدفوعات المالية أو المساهمات العينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ويتضح أن الالتزام يقتصر فقط على استغلال الموارد غير الحية وعليه فإن الموارد الحية مستثناة من هذا الالتزام⁽⁶⁰⁾. كما وضحت الاتفاقية أن بداية دفع المساهمات تكون بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج كما أنه لا تزيد في كافة الأحوال المساهمات عن نسبة 7% من قيمة أو حجم الإنتاج في موقع التعدين⁽⁶¹⁾. كما بينت الاتفاقية أنه إذا كانت الدولة الساحلية من الدول النامية فإنها تُعفى من تقديم المدفوعات أو المساهمات إذا كانت هي مستوردة صافية لمورد معدني ينتج من جرفها القاري⁽⁶²⁾. كما أن الاتفاقية تعطي الأولوية في التوزيع من هذه المدفوعات المالية أو المساهمات العينية للدول الأقل نمواً أو غير الساحلية بينها⁽⁶³⁾.

أخذ القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بتعريف الجرف القاري الوارد باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽⁶⁴⁾. أخذ القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بما ورد في اتفاقيتي 1958 و 1982 من حيث حقوق الدولة الساحلية في الاستغلال والاستكشاف للموارد الطبيعية وعدم اشتراط أي إعلان صريح عن تلك الحقوق⁽⁶⁵⁾. أخذ القانون السوداني بأن يكون لكل الدول الحق في وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة في الجرف القاري مع مراعاة بعض الشروط وهو نفس ما أورده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽⁶⁶⁾.

أعالي البحار في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني:

ذكرت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 أن المقصود بمصطلح أعالي البحار: « هو كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة »⁽⁶⁷⁾، لكن في ضوء بزوغ نجم المنطقة الاقتصادية الحصرية كان لا بد من مراعاة ذلك في التعريف الجديد وهو ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث نصت على أن مصطلح أعالي البحار يعني: « جميع أجزاء البحار التي لا تشمل المنطقة الاقتصادية الحصرية أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأربيلية لدولة أربيلية »⁽⁶⁸⁾.

أولاً : مبدأ حرية أعالي البحار والقيود التي ترد عليه:

وضعت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 توضيحاً عاماً لمفهوم حرية أعالي البحار مؤداه أن تكون أعالي البحار مفتوحة أمام جميع الدول ومتاحة لاستخدامها لأغراض (الملاحة، صيد الأسماك، إرساء الكابلات، بالإضافة إلى حرية التحليق فوق أعالي البحار)⁽⁶⁹⁾. إن الاتجاه العام لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لا يخرج عن الأحكام العامة التي وردت في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لذلك جاءت مؤكدة للمبدأ التقليدي لحرية أعالي البحار

وعدم صحة إدعاءات السيادة على أعالي البحار وأنها مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية.⁽⁷⁰⁾ أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حريتين إضافيتين للأربع حريات التي أوردتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 وهي :

(أ) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت الأخرى.⁽⁷¹⁾

(ب) حرية البحث العلمي.⁽⁷²⁾

من القيود المهمة التي أوردتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هي أن تمارس الدولة حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى إضافة إلى إيلاء المراعاة الواجبة من جميع الدول لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة.⁽⁷³⁾ تطرق القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 لنفس حريات أعالي البحار التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.⁽⁷⁴⁾

1) حرية الملاحة في أعالي البحار:

من الحريات الأساسية في هذا المقام حرية الملاحة في أعالي البحار وهو ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عندما ذكرت : « لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار »⁽⁷⁵⁾ ولعل الهدف من ذلك هو التعرف على السفينة والتأكد من شخصيتها وكذلك تحديد المركز القانوني للسفينة في أعالي البحار، وعلى هذا فإن السفن في أعالي البحار تكون خاضعة لولاية الدولة التي ترفع علمها وتأكيداً لهذا الحق قررت الاتفاقية بأنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها.

2) المركز القانوني للسفن في أعالي البحار :

يستند الحفاظ على النظام القانوني في أعالي البحار على مضمون جنسية السفينة والاختصاص المترتب لدولة العلم على السفينة وفي الأساس أن دولة العلم هي التي تطبق قواعد ونظم قانونها الداخلي بل وتطبق أيضاً قواعد القانون الدولي فأى سفينة لا تحمل علماً سوف تُحرم من المزايا والحقوق المتاحة بموجب النظام القانوني لأعالي البحار.⁽⁷⁶⁾

بالنسبة لجنسية السفينة نجد أنه لا بد من أن تكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة وبناء على ذلك مطلوب من كل دولة :

أ. أن تحدد الشروط اللازمة التي تمنح بموجبها جنسيتها للسفينة.

ب. شروط تسجيل السفينة في إقليمها.

ت. شروط التمتع بالحق في رفع علمها.

ث. أن تصدر للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.⁽⁷⁷⁾

يجب على السفينة أن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخاصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية كما منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية ، كما أنه لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في السجل.⁽⁷⁸⁾

كما أنه لا يجوز للسفينة أن تبحر تحت علم دولتين أو أكثر مستخدمة إياها أو إياها وفقاً لاعتبارات الملازمة أو أن تدعى لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى ويجوز اعتبارها في هذه الحالة في حكم السفينة عديمة الجنسية.⁽⁷⁹⁾

إن السفن في أعالي البحار لا تخضع لأي سلطة إلا لسلطة الدولة التي ترفع علمها وهذه الحصرية لا تخضع لأي استثناء بالنسبة للسفن الحربية والسفن المملوكة أو التي تشغلها دولة عندما تكون مستخدمة في خدمة حكومية غير تجارية حيث تتمتع بحصانة مطلقة في مواجهة اختصاص أي دولة بخلاف دولة العلم.⁽⁸⁰⁾

ثانياً: القيود على مبدأ حرية أعالي البحار:

إذا كان مبدأ حرية أعالي البحار يقضى بعدم خضوع هذه البحار لسيادة دولة ما فليس معنى ذلك أن تسود الفوضى في هذه البحار لذلك إن هذا المبدأ مقيد بالشروط التي نصت عليها المواد الاتفاقية وغيرها من القيود المقررة بموجب قواعد القانون الدولي الأخرى إضافة إلى القيد العام وهو مراعاة مصالح الدول الأخرى عند ممارسة هذه الحرية ولذلك سنتعرض لأهم القيود.

1) القرصنة :

تناولت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 تعريف القرصنة وذلك عبر تحديد الأفعال التي تعتبر من قبيل القرصنة وهو الاتجاه الذي أيدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذكرت أن القرصنة تتكون من الأعمال التالية:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب

لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:

1. في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات

على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

2. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي

دولة.

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم

بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ت) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (أ) و(ب)

أو يسهل عن عمد ارتكابها.⁽⁸¹⁾

يتضح من التعريف السابق أن أركان جريمة القرصنة هي :

1. إتيان عمل من أعمال الإكراه أو العنف ضد سفينة أو ضد الأشخاص أو الأموال

لأغراض خاصة في أعالي البحار، وتعد الأعمال السابقة قرصنة حتى لو ارتكبت

من سفينة حربية أو طائرة حربية.⁽⁸²⁾

2. يجب أن يرتكب الفعل في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة،

وهذا تأكيد على منح أي دولة حق توقيع العقاب على جريمة القرصنة لأن

أعالي البحار لا تخضع للقوانين الوطنية ولا ينطبق ذلك على الأفعال غير

المشروعة التي ترتكب في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي لأن الدولة الساحلية تبشر اختصاصها الجنائي والإداري على الأفعال غير المشروعة في هذه المناطق من البحار.

3. توافر النية من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة.

في حالة توافر الشروط السابقة فإنه يجوز لكل دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة خطفت بطريق القرصنة وهي واقعة تحت سيطرة القراصنة متى وجدت في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة ويجوز لها القبض على الأشخاص وضبط الممتلكات الموجودة على ظهر السفينة ويترك لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر العقوبات التي ستفرض كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي سيتخذ فيما يتعلق بالسفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.⁽⁸³⁾

إن القصد من إعطاء الحق لكل دولة بأن تضبط سفن أو طائرات القرصنة هو للمحافظة على الأمن والسلم في أعالي البحار والتي لا تخضع للقانون الوطني لأي دولة ويجب على الدولة التي تقوم بضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أن يكون لديها مبررات كافية لذلك وأن تراعي بأن عملية الضبط يجب أن تتم بواسطة السفن الحربية والطائرات العسكرية أو غيرها من السفن الموضوعة تحت خدمة الحكومة وأن تكون مأذونة بذلك⁽⁸⁴⁾ وإلا تحملت الدولة إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها تبعية أي خسائر أو أضرار ناجمة عن هذا الضبط⁽⁸⁵⁾ حيث وضحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أنه يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدانها لها.⁽⁸⁶⁾

نقل المشرع السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 ما ورد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 وهو ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بتعريف القرصنة.⁽⁸⁷⁾ أخذ المشرع السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بأن عملية ضبط سفينة القرصنة يجب أن تتم بواسطة سفينة حربية أو طائرة عسكرية حيث ذكرت: « يتم تنفيذ عملية ضبط السفن وطائرات القرصنة بواسطة سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومة أو مأذون لها بذلك ».⁽⁸⁸⁾

أخذ القانون السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 بما أخذت به اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق باختصاص محاكم الدولة التي قامت بالضبط بتقرير العقوبات التي تفرض والإجراءات فيما يتعلق بالسفن والطائرات والممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.⁽⁸⁹⁾

2) قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية :

هذا القيد من القيود الجديدة التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ولم ترد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

ذكرت الاتفاقية أن جميع الدول مطالبة بالتعاون لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية⁽⁹⁰⁾، كما أجازت الاتفاقية لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر في العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار⁽⁹¹⁾ لأن ذلك الإجراء يقتصر فقط على دولة العلم إلا إذا طلبت دول أخرى التعاون لقمع هذا الاتجار.

هذا الاستثناء تؤكدته الاتفاقية⁽⁹²⁾ والتي أجازت للسفن الحربية في الحالات المحددة أن أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة الأجنبية إذا كان لديها أسباب معقولة للاشتباه في حالات معينة (القرصنة والبث الإذاعي غير المصرح به)⁽⁹³⁾ ليس من بينها الاشتباه بأن سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل. إن الاستثناء الذي أوردته الاتفاقية بشأن الحالات التي تجيز الزيارة والتفتيش في أعالي البحار لا تتفق مع الاتجاه الدولي لمحاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

تحدث المشرع السوداني في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 عن مكافحة الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية حيث نص على أنه : « يجوز للمفوضية بالتنسيق مع الجهات المختصة أو بالتعاون مع أي دولة أخرى أن تتخذ الإجراءات اللازمة ضد أي سفينة ترفع علمها في أعالي البحار إذا كانت لديها أسباب معقولة بأن تلك السفينة تقوم بالاتجار بالمخدرات أو المؤثرات العقلية ».⁽⁹⁴⁾

3) قمع البث الإذاعي غير المصرح به الموجه من أعالي البحار:

إن القصور في النظام القانوني لمحاربة إذاعات القرصنة في شكل محطات بث مملوكة وخاصة خارج البحر الإقليمي أو المقامة على منشآت اصطناعية لا تخضع للاختصاص الإقليمي للدولة وبوساطة قواعد اتفاقية دولية لم يترك للدولة إلا طريقتين: إما أن تطبق الدولة قوانينها التي تعاقب على البث الإذاعي غير المشروع بتطبيقها خارج مياهها الإقليمية وإما أن تبرم اتفاقيات دولية فيما بينها وذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة على أساس المعاملة بالمثل في تشريعاتها الوطنية لمحاربة تلك الظاهرة.⁽⁹⁵⁾

هذا وإن كانت هذه المحطات ممنوعة طبقاً لقواعد اتحاد المواصلات اللاسلكية إلا أن مسؤولية المنع تقع على عاتق الدول التي سجلت فيها السفينة لذلك قررت الاتفاقية هذا القيد وهو أيضاً من القيود الجديدة التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ولم ترد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

عرفت الاتفاقية مفهوم البث الإذاعي غير المصرح به بأنه: « إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو من منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية على أن يستثنى من ذلك نداءات الاستغاثة ».⁽⁹⁶⁾

قررت الاتفاقية إعطاء صلاحية محاكمة أي شخص له ضلع في البث الإذاعي غير المصرح به الموجه من أعالي البحار أمام المحاكم التالية :

(أ) دولة علم السفينة.

(ب) أو دولة تسجيل المنشأة.

(ت) أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

(ث) أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها.

(ج) أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.⁽⁹⁷⁾

يجب على جميع الدول بموجب الاتفاقية أن تتعاون في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.⁽⁹⁸⁾

أجازت الاتفاقية للدول التي تتمتع بالولاية أن تقبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أو أن تحجز أي سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي.⁽⁹⁹⁾ بالإضافة إلى ذلك أكدت الاتفاقية على حق الزيارة والتفتيش للسفن الحربية في أن تصعد على ظهر أي سفينة أجنبية في أعالي البحار إذا كانت هناك أسباب معقولة للاشتباه بأن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به على أن تكون لدولة علم السفينة ولاية بموجب المادة (109). وبهذا النص فإن حق التفتيش والزيارة ليس عاماً كما هو الحال في القرصنة وإنما أكثر فعالية من حالات الاتجار غير المشروع بالمخدرات لأن حق التفتيش والزيارة ليس قاصراً على السفينة الحربية التي لها ولاية كأن تكون تابعة لدولة علم السفينة أو تابعة لدولة تسجيل المنشأة وإنما كذلك التي يكون الشخص من رعاياها أو لأي دولة يمكن استقبال البث فيها أو لأي دولة يشكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها. تبنى المشرع السوداني ما ورد في الاتفاقية في تعريف البث الإذاعي وقمعه والتعاون الدولي.⁽¹⁰⁰⁾

4) مكافحة التلوث البحري:

نصت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على أنه على كل دولة أن تصدر أنظمة لمنع تلوث البحار من جراء إفراغ الزيت من السفن أو إغراق بقايا المواد الإشعاعية.⁽¹⁰¹⁾ أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد نصت على أن: « الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ».⁽¹⁰²⁾ كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن الاتفاقية: « لا تخل بالالتزامات المحددة التي تتحملها الدول بموجب الاتفاقيات الخاصة بالمبرمة في وقت سابق والتي تتصل بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ».⁽¹⁰³⁾

وأيضاً تحدثت الاتفاقية عن اتخاذ التدابير اللازمة جماعياً أو على المستوى الفردي لمنع تلوث البيئة البحرية وخفض التلوث والسيطرة عليه الناشئ عن أي مصدر وأن تستخدم الدول في تحقيق هذا الغرض كل إمكانياتها وقدراتها وعلى الدول أن تسعى لتنسيق سياساتها في هذا الخصوص كما أن على الدول أن تتخذ الترتيبات الضرورية للتأكد بأن الأنشطة داخل اختصاصها أو تحت إشرافها يتم إدارتها على نحو لا يسبب أضراراً تلوثية للدول الأخرى وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن حادثة أو أنشطة في داخل اختصاصها أو تحت إشرافها خارج المساحات التي تمارس فيها حقوق سيادية وفقاً للاتفاقية.⁽¹⁰⁴⁾ كما قررت الاتفاقية: « أن على الدول أن تتعاون على أساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشر أو عن طريق المنظمات الدولية المتخصصة على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات

وإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة» ⁽¹⁰⁵⁾

تناول المشرع السوداني النقاط سالفة الذكر في قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 حيث نص على الآتي: «يجوز للدولة التنسيق والتعاون مع دول البحر الأحمر في المسائل التالية:

1. إدارة الموارد البحرية وحفظها واستكشافها واستغلالها.

2. حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

3. البحث العلمي. ⁽¹⁰⁶⁾

الفصل السادس: المرور العابر في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني

يعرف الفقه المضيق بأنه: «مرر مائي يصل بين جزأين من أعالي البحار يخدم الملاحة الدولية ويستخدم للملاحة الدولية وتمارس عليه السفن حق المرور البريء». ⁽¹⁰⁷⁾

عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 المضيق بأنه: «ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية». ⁽¹⁰⁸⁾

أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بهذا النوع من المضائق وطبقت عليه نظام المرور البريء حيث ذكرت: «1. ينطبق نظام المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية: (ب) أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية». ⁽¹⁰⁹⁾ من ناحية أخرى عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نوع آخر من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وهي تلك المضائق التي تحصل بين أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. ⁽¹¹⁰⁾

بناء على هذا نجد أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 تحدثت عن نوعين من المضائق وهما:

1. المضائق التي تصل بين بحرين عامين.

2. المضائق التي تصل بين بحر عام والبحر الإقليمي لدولة.

وفي إطار متصل أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نوعاً ثالثاً للمضائق الواردة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 وهو:

المضيق الذي يصل بين مياه منطقتين اقتصاديتين.

تلك هي الشروط العامة اللازمة لتعريف المضيق من الناحية القانونية وتطبق على جميع المضائق التي لا تحكمها اتفاقيات دولية خاصة بها.

لقد أقر المجتمع الدولي نظام حق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بمفردات معينة.

من المواضيع التي كانت محلاً للجدل والنقاش وتباين المواقف موضوع حق المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية حيث كان هناك اتجاهان رئيسيان الاتجاه الأول تتزعمه الدول البحرية الكبرى

وعلى الأصح الولايات المتحدة الأمريكية لحماية مصالحها الاقتصادية والسياسية والعسكرية حيث طالبت بالحد من سلطات الدولة المشاطئة للمضائق الدولية بوساطة الأخذ بنظرية المرور العابر الحر عبر المضائق لجميع السفن والطائرات أما الاتجاه الثاني تتزعمه الدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية تساندها الدول التي لها وضع جغرافي متميز والتي طالبت بالحد من القيود والقواعد القانونية لسلطاتها والأخذ بحق المرور البريء عبر المضائق الدولية مع إعطائها سلطات تقديرية عندما يمر المرور غير البريء بأمنها ومصالحها الجوهرية ومن الدول المؤيدة لهذا الاتجاه وناصرته كل من اليمن ، تونس ، إيران ، المغرب ، السويد ، الصين ، عمان ، مصر.⁽¹¹¹⁾

بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن المرور العابر هو الذي يكون بين منطقتين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين⁽¹¹²⁾ ومن ثم عرفت الاتفاقية المرور العابر بأنه هو : « أن تمارس حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة ».⁽¹¹³⁾

موجب هذا التعريف نجد أن المرور العابر يختلف عن المرور البريء في أن المرور العابر يسري فقط على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية كما حددته الاتفاقية وهي التي تربط بين أعالي البحار مع بعض أو المناطق الاقتصادية مع بعض⁽¹¹⁴⁾ وبالتالي فإن المضائق الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية يحكمها نظام المرور البريء لكافة السفن.⁽¹¹⁵⁾

نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كيفية ممارسة السفن والطائرات لحق المرور العابر في المضائق الدولية بحيث ألزمتها أن تمضي دون إبطاء عبر المضيق أو فوقه وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة ضد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها كما عليها أن تمتنع عن أي أنشطة غير تلك الأنشطة الملائمة للأشكال المعتادة للعبور المتواصل السريع وأن تمثل للأنظمة والإجراءات الدولية لمنع المصادمات في البحر ومنع التلوث وأن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية وأن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية من قبل السلطة المختصة لمراقبة الحركة الجوية⁽¹¹⁶⁾ كما عليها أن تمتنع عن القيام بأي أنشطة بحث أو مسح دون أخذ إذن سابق من الدولة المشاطئة للمضائق.⁽¹¹⁷⁾

تناولت الاتفاقية أيضاً حق الدول المحاذية للمضائق أن تعين ممرات بحرية للملاحة وأن تضع نظاماً لتقسيم المرور حينما يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.⁽¹¹⁸⁾

كما نصت الاتفاقية على أن يكون للدول المحاذية للمضائق الحق في أن تصدر القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر عبر المضائق⁽¹¹⁹⁾ ، كما أوردت الاتفاقية أنه لا بد أن تتعاون الدول المستخدمة والدول المحاذية للمضيق بالاتفاق بينهما بشأن وسائل السلامة والملاحة والتحسينات لتسهيل الملاحة البحرية في المضيق وللمنع ومكافحة التلوث في السفن.⁽¹²⁰⁾

وتأكيداً على تقييد سلطات الدول المشاطئة للمضائق قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ألا تعيق الدولة المشاطئة للمضائق المرور العابر وأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون

لها علم به يهدد الملاحة والتحليق داخل المضيق أو فوّه كما قررت الاتفاقية عدم أحقية الدولة المشاطئة للمضيق في إيقاف المرور العابر.⁽¹²¹⁾

إن هذا الاتجاه نحو تقييد سلطات الدول المشاطئة للمضائق في عدم إعاقه المرور العابر وكذلك في عدم إيقاف المرور العابر ينطبق حتى على المضائق التي تخضع لنظام حق المرور البريء والتي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية ويظهر ذلك من نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : « لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق ».⁽¹²²⁾

وبهذا الإجراء فإن التنظيم القانوني لحق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يختلف عن مفهوم المرور البريء المعمول به في البحر الإقليمي وأخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عندما اشترطت أنه لكي يكون المرور بريئاً يجب أن لا يضر بسلم الدول الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها.⁽¹²³⁾

يظهر الاتجاه إلى الأخذ بالمفهوم الواسع للمرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في وقت السلم حتى وإن ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جميع السفن والطائرات أثناء المرور العابر الامتناع عن التهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي⁽¹²⁴⁾ حيث إن هذا النص يلقي عبء مسؤولية المحافظة على الأمن والسلامة أثناء ممارسة حق المرور في المضائق الدولية على عاتق دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة.⁽¹²⁵⁾

أما القانون السوداني فقد فسر قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018 المرور العابر بأنه : « المرور العابر المنصوص عليه في المادتين (36) و (37) من القانون »⁽¹²⁶⁾ يتضح أن المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل والسريع بين رقعة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية حصرية⁽¹²⁷⁾ وهو تعريف اتفاقية 1982.

تناول قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 الطرق التي يتم بها المرور العابر حيث ذكر بأن المرور العابر يكون بأن :

1. تتمتع جميع السفن الأجنبية والطائرات بحق المرور العابر في المناطق المنصوص عليها في المادة (36) ويكون لها ممارسة الآتي :

أ) حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل بين أي جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب) الدخول إلى أي دولة مشاطئة أو الخروج منها مع مراعاة قوانين تلك الدولة.

2. لا يجوز لأي دولة إعاقه المرور العابر.⁽¹²⁸⁾

وهو نفس الاتجاه الذي ذهب إليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في إطار حق السفن الأجنبية في المرور العابر وكذلك من حيث إن المرور العابر يكون ما بين أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وكذلك من حيث الأعمال التي تعتبر من قبيل المرور العابر وأخيراً عدم جواز إعاقه المرور العابر.

تحدث قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 عن واجبات السفن الأجنبية والطائرات أثناء المرور العابر وذلك كالآتي :

1. يجب على السفن الأجنبية والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

- (أ) المرور دون إبطاء خلال المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أي جزء من أعالي البحار
(ب) الامتناع عن أي :

أولاً : تهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة أو سلامها الإقليمي أو استقلالها السياسي أو بأي صورة أخرى تعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي.
ثانياً : أنشطة غير قانونية ما لم تقتض الضرورة ذلك بسبب قوة القاهرة.
ثالثاً : أنشطة استكشاف أو استغلال أو بحث أو مسح إلا بعد الحصول على الإذن اللازم من المفوضية.

2. تلتزم السفن الأجنبية والطائرات الواردة في البند (1) بأحكام هذا القانون والقوانين ذات الصلة والأنظمة والإجراءات والممارسات المقبولة للسلامة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أي جزء من أعالي البحار بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر ولمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطره عليه.⁽¹²⁹⁾
وهو نفس الاتجاه الذي ذهب إليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بواجبات السفن الأجنبية والطائرات المختلفة أثناء المرور العابر.

المطلب السابع : حقوق السودان البحرية في البحر الأحمر في اتفاقية الخرطوم 1974م:

أبرمت حكومة جمهورية السودان وحكومة المملكة العربية السعودية اتفاقاً بشأن الاستغلال المشترك للثروة الطبيعية في قاع وتحت قاع البحر الأحمر في الخرطوم في (16) مايو 1974 وهو ما يعرف أيضاً باتفاقية الخرطوم لعام 1974.
عرفت الاتفاقية عدداً من المصطلحات المهمة بالنسبة للاستغلال المشترك وهي :

1. قاع البحر: « يشمل قاع وتحت قاع البحر الأحمر ».
 2. الثروة الطبيعية: « تشمل الثروة غير الحية بما فيها الثروة المعدنية والهيدروكربونية ».
 3. البحر الإقليمي: « هو البحر الإقليمي المعترف به في قوانين كل من الحكومتين »⁽¹³⁰⁾
- ذهبت اتفاقية الخرطوم لعام 1974 في نفس اتجاه الاتفاقيات الدولية في إقرارها لمبدأ التعاون بين الدولتين بكافة السبل والوسائل للكشف عن الثروة الطبيعية الموجودة في قاع البحر الأحمر واستغلالها.⁽¹³¹⁾
وحتى يتم تحقيق التعاون الكامل بين الدولتين كان لا بد من تحديد المنطقة المحددة لحكومة السودان والمنطقة المحددة لحكومة المملكة العربية السعودية والمنطقة المشتركة بين الدولتين حيث قامت اتفاقية الخرطوم لعام 1974 بذلك على النحو التالي:

1. أقرت حكومة المملكة العربية السعودية بأن لحكومة السودان حقوق سيادة خالصة في المنطقة من قاع البحر الأحمر التي تمتد شرقاً في البحر محاذية للشاطئ من شماله إلى جنوبه إلى عمق (1000 متر) من سطح البحر بصفة مستمرة كما تقرر بأنها لا تدعي بأي حقوق في المنطقة المذكورة.⁽¹³²⁾
2. أقرت حكومة جمهورية السودان بأن لحكومة المملكة العربية السعودية حقوق

سيادة خالصة في المنطقة من قاع البحر الأحمر التي تمتد غرباً في البحر محاذية للشاطئ من شماله إلى جنوبه إلى عمق (1000 متر) من سطح البحر بصفة مستمرة كما تقر بأنها لا تدعي بأي حقوق في المنطقة المذكورة.⁽¹³³⁾

3. أقرت الحكومتان بأن المنطقة الواقعة بين المنطقتين الموصفتين هي منطقة مشتركة بينهما ويطلق عليها فيما بعد اسم المنطقة المشتركة إذ إن لكل منهما حقوقاً متساوية في كل ما يوجد بهذه المنطقة من ثروات طبيعية وأن هذه الحقوق هي حقوق سيادة خالصة لهما دون غيرهما على أن لا يدخل في هذه المنطقة المشتركة أي جزء من البحر الإقليمي لأي من الحكومتين.⁽¹³⁴⁾

كما وضحت اتفاقية الخرطوم لعام 1974 أن حقوق السيادة المتساوية للدولتين في المنطقة المشتركة تشمل كل الثروات الطبيعية وأن لهما وحدهما حقوقاً متساوية في استغلال تلك الثروات كما التزمت الدولتان بحماية هذه الحقوق والدفاع عنها ضد أي طرف ثالث.⁽¹³⁵⁾

بعد أن وضعت اتفاقية الخرطوم لعام 1974 مبدأ التعاون بين الدولتين وحددت المناطق الخاصة بكل دولة والمنطقة المشتركة بينهما كان لا بد من إنشاء كيان يضمن الاستغلال الأمثل للثروات في المنطقة المشتركة طالما أن الحقوق مشتركة حيث اتفقت الحكومتان على إنشاء الهيئة المشتركة التي تتكون من عدد متساوٍ من ممثلي الحكومتين ويكون على رأس كل جانب الوزير المختص وتحدد اللوائح إجراءات سيرها لضمان سرعة وحسن استغلال الثروات الطبيعية الموجودة في المنطقة المشتركة وهي هيئة مستقلة ذات شخصية اعتبارية تتمتع في كل من المملكة العربية السعودية وجمهورية السودان الديمقراطية بالأهلية القانونية اللازمة لممارسة كافة الاختصاصات المناطة بها⁽¹³⁷⁾ وقد تحدت للهيئة المهام التالية:

- أ. مسح وتحديد وتخطيط حدود المنطقة المشتركة.
- ب. القيام بالدراسات الخاصة بكشف واستغلال الثروة الطبيعية الموجودة في قاع البحر الأحمر في المنطقة المشتركة.
- ت. السعي لتشجيع المؤسسات المتخصصة للقيام بعمليات كشف الثروة الطبيعية بالمنطقة المشتركة.
- ث. النظر في طلبات منح الكشف والتنقيب أو عقود الاستغلال والبت فيها على ضوء الشروط التي تحددها الهيئة المشتركة.
- ج. اتخاذ الخطوات اللازمة للإسراع باستغلال الثروة الطبيعية الموجودة في قاع البحر الأحمر بالمنطقة المشتركة.
- ح. تنظيم الإشراف على استغلال الثروة الطبيعية في مرحلة الإنتاج.
- خ. إصدار اللوائح اللازمة لتمكينها من أداء المهام المناطة بها على أن تعتبر هذه اللوائح نافذة بمجرد إصدارها.
- د. إعداد تقديرات الميزانية الخاصة بجميع نفقات الهيئة المشتركة.
- ذ. القيام بأي واجبات أو مهام أخرى توكلها إليها الحكومتان.⁽¹³⁸⁾

وقد حددت اتفاقية الخرطوم لعام 1974 أن يكون المقر الرسمي للهيئة المشتركة مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية وبناء على ذلك التزمت المملكة العربية السعودية بتوفير المال اللازم للهيئة المشتركة لتمكينها من أداء المهام الموكلة لها على أكمل وجه على أن تسترد الحكومة السعودية تلك المبالغ من عائد إنتاج المنطقة وبطريقة تتفق عليها الحكومتان.⁽¹³⁹⁾

نصت الاتفاقية بأن تقرر الهيئة المشتركة في حالة وقوع مستودع لثروة طبيعية في الحدود الواقعة بين منطقة حقوق السيادة الخالصة والمنطقة المشتركة في استغلال المستودع بطريقة تضمن للحكومة التي يتداخل المستودع في منطقة سيادتها الخاصة نصيباً عادلاً من عائدات استغلال المستودع.⁽¹⁴⁰⁾

من الملاحظات المهمة على اتفاقية الخرطوم أنها كانت في العام 1974 بينما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في العام 1982 مما ترتب عليه عدم تعيين الدولتين للمناطق الاقتصادية الحصرية وكذلك عدم تعيين الجرف القاري.

كذلك من عواقب عدم تطرق الاتفاقية لمسألة الجرف القاري بين الدولتين أنه لما كان التطور العلمي بشأن أبحاث البحار قد بلغ مدى كبير بالنسبة لاكتشاف المعادن والنفط والغاز واستخراجها من عمق آلاف الأمتار الأمر الذي من شأنه أن يجعل الحديث عن عمق (1000 متر) غير سائغ علمياً وكذلك من ناحية العدالة فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن: « يمتد الجرف القاري إلى (200 ميل بحري) ابتداءً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا كان الطرف الخارجي للهامش القاري لا يمتد إلى تلك المساحة لكل الدول »⁽¹⁴¹⁾ وأضافت الاتفاقية: « أن الجرف القاري لا يمتد بأي حال إلى أكثر من (350 ميلاً بحرياً) من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ».⁽¹⁴²⁾

أيضاً أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وجود المنطقة الاقتصادية الحصرية باعتبارها المنطقة التي تقع إلى ما بعد البحر الإقليمي ومجاوره له⁽¹⁴³⁾، ولا يمتد إلى أكثر من (200 ميل بحري) من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽¹⁴⁴⁾، وإذا كانت المياه ذات العلاقة بين دولتين متقابلتين أقل من (400 ميل بحري) كما هو الحال بالنسبة للبحر الأحمر فإن من المسلم به أن يكون تعيين المنطقة الاقتصادية الحصرية أمراً ضرورياً بيد أن اتفاقية الخرطوم لعام 1974 خلت من أي إشارة لموضوع المنطقة الاقتصادية الحصرية.

وإذا كان عرض البحر الأحمر بالتقريب في حدود (200 ميل بحري) فإن هذا يعني أن خط الوسط بين الدولتين هو في حدود المائة ميل وبالتالي تكون للسودان منطقة اقتصادية حصرية لا تقل عن (88 ميل بحري) وطبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يتمتع السودان في هذه المنطقة بحقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية والأنشطة الأخرى كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.⁽¹⁴⁵⁾

السؤال المهم هنا يتعلق بمدى عدالة اتفاقية الخرطوم لعام 1974 بالنسبة للسودان على ضوء ما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 من نصوص حاكمة للمنطقة الاقتصادية الحصرية والجرف القاري وقد صدقت الدولتان على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تطرح دستوراً جديداً لقانون البحار¹⁴⁶.

المراجع:

1. القانون الدول للبحار / إبراهيم الدغمة / 1983.
2. قانون البحار / البخارى عبد الله الجعلى / الطبعة الأولى / 2019.
3. الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار / بجرية عبد الله العوضي / الطبعة الأولى / 1988 / الكويت.
4. القانون الدولي العام وقت السلم / حامد سلطان / 1968.
5. القانون الدولي العام / صلاح الدين عامر / الطبعة الأولى / 1978.
6. المنطقة المتاخمة / صلاح الدين عامر / دراسة مقدمة إلى معهد الدراسات العربية / 1977.
7. القانون الدول للبحار في أبعاده الجديدة / محمد طلعت الغنيمي / 1975.

الاتفاقيات الدولية :

1. مشروع معاهدة لاهاي لعام 1930.
2. اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
3. اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
4. اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.
5. اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
6. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

القوانين السودانية:

1. قانون البحر الإقليمي والجرف القاري لعام 1970.
2. قانون المناطق البحرية والجرف القاري لعام 2018.

المصادر والمراجع:

- (1) القانون الدولي العام / صلاح الدين عامر / الطبعة الأولى / 1978 / ص 492.
- (2) القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة / محمد طلعت الغنيمي / 1975 / ص 130.
- (3) المادة (1/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (4) المادة (2/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (5) المادة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (6) المادة (5) من قانون البحر الإقليمي والجرف القاري السوداني لعام 1970 المُلغى.
- (7) المادة (4) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (8) الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار / بدرية عبد الله العوضي / الطبعة الأولى / 1988 / الكويت / ص 65.
- (9) المادة (3) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (10) المادة (5) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (11) المادة (4/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (12) المادة (7/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (13) المادة (5) من قانون البحر الإقليمي والجرف القاري السوداني لعام 1970 المُلغى.
- (14) المادة (4) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (15) المادة (1/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (2/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (16) المادة (2) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (2/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (17) المادة (1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (2/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (18) المادة (14/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (19) المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (19/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (20) المادة (18) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، المادة (6) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (21) المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (19/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (22) المادة (10) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 ، المادة (19/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (23) المادة (19/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (27/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (24) المادة (27/1 د) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (25) المادة (27/4) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (26) المادة (13) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (27) المادة (20/1/2) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ، المادة (28/1/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (28) المادة (28/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (29) المادة (14) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (30) قانون البحار / البخاري عبد الله الجعلي / الطبعة الأولى / 2019 / ص 208.
- (31) المادة (111/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 / المادة (1/23/1) من اتفاقية جنيف لأعلى البحار لعام 1958 / المادة (11) من مشروع معاهدة لاهاي لعام 1930.

- (32) المادة (16) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (33) المنطقة المتاخمة / صلاح الدين عامر / دراسة مقدمة إلى معهد الدراسات العربية / المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم / جامعة الدول العربية / 1977.
- (34) المادة (24/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 / المادة (33/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (35) المادة (24/2) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (36) المادة (33/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (37) القانون الدولي الجديد للبحار / إبراهيم محمد الدغمة / ص 108.
- (38) المادة (3) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (39) المادة (18) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 / المادة (33/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 / المادة (24/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (40) المادة (55 و 57) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (41) المادة (56/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (42) المادة (56/1) ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (43) المادة (69) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (44) المادة (70) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (45) المادة (58/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (46) المادة (58/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (47) المادة (3) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (48) المادة (20) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018 .
- (49) المادة (19) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (50) المادة (1) من اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
- (51) المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (52) المادة (76/6) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (53) المادة (83) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (54) المادة (279) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (55) المادة (2/4) من اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
- (56) المادة (77/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (57) المادة (3) من اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
- (58) المادة (77) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (59) المادة (78) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (60) المادة (82/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (61) المادة (82/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (62) المادة (82/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (63) المادة (82/4) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (64) المادة (3) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (65) المادة (31 و 32) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (66) المادة (33) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (67) المادة (1) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.
- (68) المادة (86) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (69) المادة (2) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

- (70) المادة (87/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (71) المادة (87/1/د) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (72) المادة (87/1/و) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (73) المادة (87/1 و 2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (74) المادة (39) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (75) المادة (90) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (76) قانون البحار / البخاري عبد الله الجعلي / الطبعة الأولى / 2019 / ص 255.
- (77) المادة (91 / 1 و 2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (78) المادة (92/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (79) المادة (6) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، المادة (92/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (80) المادة (95 و 96) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (81) المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (82) المادة (102) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (83) المادة (19) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (84) المادة (107) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (85) المادة (20 و 21) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، المادة (106) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (86) المادة (104) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (87) المادة (41) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (88) المادة (45) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (89) المادة (44) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (90) المادة (108/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (91) المادة (108/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (92) المادة (110) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (93) المادة (110/1/أج) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (94) المادة (46) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (95) الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار / بدرية عبد الله العوضي / الطبعة الأولى / 1988 / الكويت / ص 168.
- (96) المادة (109/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (97) المادة (109/3) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (98) المادة (109/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (99) المادة (109/4) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (100) المادة (47) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (101) المادة (24) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.
- (102) المادة (192) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (103) المادة (237) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (104) المادة (194) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (105) المادة (197) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (106) المادة (48) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.

- (107) القانون الدولي العام وقت السلم / حامد سلطان / 1968 / ص 494.
- (108) المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.
- (109) المادة (45/1/ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (110) المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (111) القانون الدولي للبحار / إبراهيم محمد الدغمة / 1983.
- (112) المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (113) المادة (38/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (114) المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (115) المادة (45/ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (116) المادة (39) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (117) المادة (40) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (118) المادة (41) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (119) المادة (42) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (120) المادة (43) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (121) المادة (44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (122) المادة (45/2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (123) المادة (19) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (124) المادة (39/1/ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (125) القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة / طلعت الغنيمي / 1975 / ص 88.
- (126) المادة (3) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (127) المادة (1/37/1) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (128) المادة (37) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (129) المادة (38) من قانون المناطق البحرية والجرف القاري السوداني لعام 2018.
- (130) المادة (1) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (131) المادة (2) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (132) المادة (3) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (133) المادة (4) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (134) المادة (5) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (135) المادة (6) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (136) المادة (7) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (137) المادة (8) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (138) المادة (11) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (139) المادة (12) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (140) المادة (14) من اتفاقية الخرطوم لعام 1974.
- (141) المادة (76/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (142) المادة (76/6) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (143) المادة (55) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (144) المادة (57) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (145) المادة (56) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الملاحة البحرية في البحر الأحمر (الفرص والمخاطر)

ماجستير الدراسات البحرية - جامعة كروي

أ. فتح الرحمن جبارة العوض الخضر

المستخلص:

توصف مشكلة البحث في أن الملاحة البحرية بالبحر الأحمر تعتبر محور النشاط والاهتمام العالمي، نظرًا لأن 15 % من تجارة العالم تنقل عبر البحر الأحمر، ورغم أن كثيرًا من الفرص الاستثمارية متاحة لدول الحوض إلا أنه أيضًا بعض من المخاطر تعترض الحركة الملاحية بالبحر الأحمر، من هنا يبرز السؤال الرئيسي ما هو القدر المعرفي من مفهوم الملاحة البحرية في البحر الأحمر الكافي لدعم القرار بدول الحوض من أجل سلامة الملاحة البحرية ودعم مشروعات الأمن والاقتصاد في المنطقة البحرية من دول الحوض؟ استخدم الباحث المنهجين التاريخي والوصفي لبيان تطور الملاحة البحرية عمومًا وفي البحر الأحمر بصفة خاصة وتطور فرص الاستثمار والمشكلات التي تؤثر على سلامة الملاحة البحرية بالبحر الأحمر. وذلك للحصول على نتائج تقود إلى توصيات بناءة.

يهدف البحث إلى : أولاً: تسليط الضوء على الملاحة البحرية من منظور أكاديمي. ثانياً: تقديم دراسة للملاحة البحرية في البحر الأحمر من حيث فرص الاستثمار والتحديات الماثلة لزيادة المعرفة لدى متخذي القرار في دول الحوض. ثالثاً: دعم مشروع الموسوعة العلمية لمركز دراسات وبحوث البحر الأحمر لتحقيق الأهداف المرجوة. **توصل البحث إلى عدد من النتائج.** أولاً: تعاظم الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر منذ إنشاء قناة السويس 1869 م وظهور البترول في دول الخليج 1932 م وظهور مهددات سلامة الملاحة البحرية كالقرصنة البحرية 2008م والإرهاب البحري 2016 م. ثانياً: برزت استحقاقات ومكاسب دول الحوض تمثلت في السيادة على المياه الإقليمية والاستثمار في المياه الاقتصادية نتيجة القانون الدولي للبحار للعام 1982م. ثالثاً: ازدياد الفرص الاستثمارية بازدياد النشاط الملاحي. رابعاً: تبني فكرة النظام الموحد لتفتيش ومراقبة السفن لموانئ دول الحوض من شأنه أن يؤدي إلى الحد من وصول السفن غير المستوفية لمتطلبات الأمن والسلامة البحرية. **تمثلت التوصيات في الآتي:** أولاً: إنشاء هيئة للسلامة البحرية على مستوى دول الحوض للنظر في وترتيب قضايا سلامة الملاحة البحرية في البحر الأحمر. ثانياً: الإسراع في إنشاء عدد ثلاثة مراكز للبحث والإنقاذ البحري على طول الخط الملاحي بالبحر الأحمر اثنان منها على الساحل الغربي وواحد على الساحل الشرقي من أجل تلافي وقوع أي حوادث تؤثر على حركة الملاحة البحرية أو على البيئة البحرية بالتلوث النفطي والمواد الخطرة والمشعة. ثالثاً: ضرورة التوسعة في إنشاء مساعدات ملاحة في المناطق والجزر التي تتطلب مزيداً من المساعدات كجزر دهلك الإترية ومدخل خليج العقبة مع إدامة الاتصال بوكالات المنظمة البحرية عبر السلطات البحرية المختصة للاستفادة من الخبرات والتقنيات في مجال سلامة الملاحة البحرية في التدريب والأنظمة الملاحية. رابعاً: العمل على تكوين تحالف عسكري بين دول الحوض أو على الأقل بين الدول العربية وذلك بإنشاء قوة بحرية مشتركة تتمركز في عدد من القواعد على طول الخط الملاحي للتنسيق والتعاون ودرء أي مهددات للأمن والسلامة البحرية في البحر الأحمر.

Abstract:

The paper research problem is described, Maritime navigation is represented as International activity and concerning axis, there for 15 % from global trade, transport across the red sea. In spite of more investment opportunities among basin states, also some problems are faced the navigational traffic, So the main question is that, What is the appropriate knowledge of Maritime navigation concept in the red sea, enough to support basin states decision, in order to maintain safety of Maritime navigation and encourage security and economy projects, in the region. The scientific methods. The researcher is used both historical and descriptive methods. The aims of the research are :First : is to highlight Maritime navigation in the red sea from academic perspective. Second : is to present a study of Maritime navigation in the red sea from where investments opportunities and threats, to increase the knowledge among decision takers in The Basin States. Third : is to support the project of scientific encyclopedia for The Red Sea Researches and Studies Centre to achieve the goals. The most important results are ;First : the importance of the red sea strategy is signified, since establishment of Suez canal 1869, the petroleum appearance in the gulf states 1932, a cropping up safety of Maritime navigation threats, as piracy 2008, maritime terrorism 2016. Seconds : coming up the benefits to The Basin States such as sovereignty on territorial sea and investment in Executive Economic Zone as a result of maritime international law 1982. Third : increasing investment opportunities by increasing navigational activity. Fourth : the adoption of a unified system idea, for inspection and monitoring the vessels among The Basin States is proceeding to prevent arrival of vessels non fulfill requirements of maritime safety and security. The most important recommendations are ;First : Establish a directorate for maritime safety among The Basin States to look at and to organize safety of maritime

navigation in the red sea. Second: accelerate of establishment of three Search and Rescue Centre along sea line, two in western coast and one in eastern coast, in order to avoid accidents effect on maritime navigational traffic or on maritime environment by petroleum pollution and dangerous materials. Third: the importance of expanding of Aids to Navigation along sea line especially at Dahalak islands and Alagaba gulf and maintain communication with international agencies through maritime authorities in order to obtain experience and modern technology for safety of navigation. Fourth: form a military coalition among The Basin States or at least among Arabian States, so to establish a joint naval force and deploy in naval bases along sea line to cooperate and coordinate and clear any threats of maritime of safety and security.

المقدمة:

تعتبر الملاحة البحرية بالبحر الأحمر محور النشاط والاهتمام العالمي، نظراً لأن 15 % من تجارة العالم تنقل عبر البحر الأحمر، ورغم أن كثيراً من الفرص الاستثمارية متاحة لدول الحوض إلا أنه أيضاً بعض من المخاطر تعترض الحركة الملاحية بالبحر الأحمر، من هنا يبرز السؤال الرئيسي ما هو القدر المعرفي من مفهوم الملاحة البحرية في البحر الأحمر الكافي لدعم القرار بدول الحوض من أجل سلامة الملاحة البحرية ودعم مشروعات الأمن والاقتصاد في المنطقة البحرية لدول الحوض؟ وللإجابة على هذا السؤال يبرز عدد من الأسئلة المحورية هي:

- أ. ما هي جغرافية البحر الأحمر؟
- ب. ما هي الملاحة البحرية وما هي أنواعها ومركزاتها؟
- ج. ما هي التشريعات والقوانين المنظمة لحركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر؟
- د. ما هي المخاطر التي تعترض الملاحة البحرية بالبحر الأحمر؟

مصطلحات البحث:

في البحث عدد من المصطلحات تفسر كالتالي :

- أ. دول الحوض. (Basin States) تحيط بالبحر الأحمر عدد (8) ثمانية دول هي اليمن والسعودية والأردن وفلسطين المحتلة (الكيان الصهيوني) ومصر والسودان وإريتريا وجيبوتي.
- ب. المنظمة Organization. يقصد بها المنظمة البحرية العالمية (IMO) International Maritime Organization.
- ج. المنطقة البحرية Maritime Zone. هي المنطقة التي تضم المياه الداخلية والإقليمية والاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية.
- د. المسار الملاحي Navigation Track. هو خط سير السفينة الموقع والمدون على الخريطة.

- البحرية والذي تسلكه السفينة في حركتها من ميناء إلى آخر.
- هـ. الخط الملاحي Sea line. هو الشركة التي تعمل في مجال النقل البحري والتي لها طريق ملاحي معلوم تغذي به موانئ بعينها.
- و. الميل البحري Nautical Mile. مقياس عالمي في الخرائط والمشاريع البحرية، ويساوي 1852 متراً أي ما يعادل (2) كيلو متر تقريباً.

جغرافية البحر الأحمر:

1 - 1 الموقع الجغرافي:

سمي البحر الأحمر قديماً بحر القلزم، ويقع في وسط الكرة الأرضية مقسماً إياها إلى نصفين شرقي وغربي، ينحصر البحر الأحمر بين خطي عرض (30° 12'، 00° 30') شمال خط الاستواء، ما بين باب المندب جنوباً وخليج السويس وخليج العقبة شمالاً وما بين خطي طول (30° 032'، 30° 043') شرق خط قرنتيش عند الطرف الشمالي لخليج السويس شمالاً والطرف الشرقي لخليج عدن جنوباً، بشكل عام يأخذ البحر الأحمر شكله الطولي من اتجاه الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي. يبلغ طول البحر الأحمر (1200) ميل بحري تقريباً، ومساحة تصل إلى (200، 000) ميل بحري مربع تقريباً.

1 - 2 المعالم البارزة:

- يعد طرفا البحر الأحمر الجنوبي (مضيق باب المندب) والشمالي (مضيق جوبال، مضيق تيران) من أبرز المعالم الجغرافية. ويمكن أن نعدد المعالم البارزة على النحو التالي:
- أ. الساحل الشرقي، يضم دول اليمن والسعودية والأردن وفلسطين المحتلة (الكيان الصهيوني) وهو ساحل صخري كثير التعرجات تكثر فيه المراسي والخلجان وتنتشر فيه الشعب المرجانية قرب الشاطئ وحول الجزر، أهم الجزر اليمنية جزيرة بريم وجزيرة كمران وجزر حنيش (حنيش الكبرى، حنيش الصغرى، سيول، زقر) أهم الجزر السعودية أرخبيل فرسان، جبل الصبايا، سريان، أبو لات، النعمان، أم قصير، صنافير، تيران. تمتد خلف الساحل سلسلة من الجبال المتباينة الارتفاع.
- ب. الساحل الغربي، يضم دول جيبوتي، إرتريا، السودان، مصر وهو أيضاً ساحل صخري كثير التعرجات تكثر فيه المراسي والخلجان وتنتشر فيه الشعب المرجانية قرب الشاطئ وحول الجزر، أهم الجزر الإرتيرية جزيرة دهمريا، أرخبيل دهلك الذي يتسم بقنالين قنال مصوع الشمالي وقنال مصوع جنوبي. أهم الجزر السودانية مسامرت، تلا تلا صغير وكبير، هند قدر، سنجنيب، مقرسم. أهم الجزر المصرية زبرجد، وادي جمال، سفاجا، قيفاتن، شاعر (شدوان). تمتد خلف الساحل سلسلة من الجبال المتباينة الارتفاع.
- جـ. مضيق باب المندب، باب المندب هو الحد الجنوبي للبحر الأحمر، المسافة بين طرفي المضيق (20) ميلاً بحرياً من رأس منهالي في الساحل اليمني الآسيوي إلى رأس سيان في الساحل الجيبوتي الإفريقي، جزيرة بريم (ميون) اليمنية تفصل المضيق إلى قناتين، القناة الشرقية تعرف بقناة إسكندر، عرضها (2) ميل بحري وعمق (30) متراً، بها تيار سطحي يجري شمالاً، القناة الغربية وتسمى دقة الميون (تستخدم للملاحة الدولية) عرضها (18)

ميلاً بحرياً وعمقها (310) أمتار. بها تيار سطحي يجري جنوباً في اتجاه خليج عدن، درجة حرارة المياه في المضيق ما بين (24 - 32) درجة مئوية، درجة الملوحة (38) بآلاف بروميل، حركة المد نحو (1) متر.

د. **خليج العقبة**، يعتبر خليج العقبة الفرع الشرقي للطرف الشمالي للبحر الأحمر يحده من الغرب شبه جزيرة سيناء المصرية، ومن الشرق المملكة العربية السعودية، وكل من المملكة الأردنية الهاشمية وفلسطين المحتلة (الكيان الصهيوني) من جهة الشمال ومن الجنوب مضيق تيران، سمي بخليج العقبة نسبة لمدينة العقبة الأردنية، يبلغ طوله (100) ميل بحري تقريباً وأقصى عرض (15) ميلاً بحرياً تقريباً، متوسط العمق (925) متراً (مما يعني أنه صالح للملاحة). وهو ساحل صخري كثير التعرجات مما ينجم عنها تكوين المراسي والروؤوس، أهم الجزر في الخليج تقع جميعها إلى الجنوب كجزيرة فرعون وجزيرة تيران وجزيرة صنافير.

هـ. **مضيق تيران**، مضيق تيران هو الممر الملاحي الذي يمثل المدخل الرئيسي لخليج العقبة من جهة الجنوب، ويعد المضيق المنفذ الرئيسي لكل من الأردن والكيان الصهيوني. توجد بالمضيق ثلاثة ممرات ملاحية، إلا أن الممر الملاحي الآمن للسفن التجارية هو ممر الأنتربرايز والمحصور بين جزيرة تيران وساحل سيناء، يبلغ عرضه (0، 7) ميل بحري والاعماق ما بين (100 - 300) متر.

و. **خليج السويس**. يعتبر خليج السويس الفرع الغربي للطرف الشمالي للبحر الأحمر وهو خليج يقع بالكامل داخل الدولة المصرية، سمي بذلك الاسم نسبة لمدينة السويس المصرية رغم وقوعها في البحر المتوسط، يبلغ طوله (150) ميلاً بحرياً (صالح للملاحة). ساحل صخري كثير التعرجات مما ينجم عنها تكوين المراسي والروؤوس.

ز. **مضيق قوبال**. مضيق قبال هو الممر الملاحي الذي يمثل المدخل الرئيسي لخليج السويس من جهة الجنوب، بداية المضيق بين رأس محمد شرقاً وجزيرة شاكر غرباً بعرض يصل (7) أميال بحرية وأعماق تتراوح ما بين (32 - 77) متراً، نهاية المضيق عند رأس شاكر بطول (55) ميلاً بحرياً، يفصل الحركة الملاحية فيه فاصل مروري بعرض (1) واحد ميل بحري، السفينة المتجهة إلى الشمال، يمين الفاصل والسفن المتجهة إلى الجنوب، يسار الفاصل.

1 3- مناخ البحر الأحمر:

مناخ حار مصحوب برطوبة عالية في الصيف، بارد ومتوسط الأمطار في الشتاء، وهو مناخ نتيجة لرياح موسمية لفصلين مختلفين، الرياح الموسمية الشمالية الشرقية والرياح الموسمية الجنوبية الغربية. وتحدث الرياح الموسمية بسبب فرق الحرارة بين سطح الأرض والبحر. درجات الحرارة السطحية العالية جداً والمرتبطة بالملوحة العالية يجعل البحر الأحمر واحداً من الأكثر سخونة وملوحة من بين بحار العالم. متوسط درجة حرارة المياه السطحية في البحر الأحمر خلال الصيف حوالي 26 درجة مئوية (79 درجة فهرنهايت) في الشمال و30 درجة مئوية (86 درجة فهرنهايت) في الجنوب، مجمل متوسط درجات حرارة الماء 22 درجة مئوية (72 درجة فهرنهايت). يعدّ هطول الأمطار فوق البحر الأحمر وسواحله منخفضة حيث يبلغ متوسطه

0.06م في السنة. معظم الأمطار في شكل زخات في فترات قصيرة، غالباً ما ترتبط مع عواصف عدية وأحياناً مع العواصف الترابية. قلة الأمطار وعدم وجود مصدر للمياه العذبة في البحر الأحمر نتيجة تبخر فائض يصل إلى 205 سم سنوياً وملوحة عالية مع التغيرات الموسمية.

1 4- أبرز الموانئ على البحر الأحمر:

1 - 4 - 1 الموانئ اليمنية:

تتمتع دولة اليمن بالعديد من الموانئ، لكن على البحر الأحمر لها ميناءان هما ميناء المخا وميناء الحديدة.

- أ. ميناء الحديدة. ميناء للبضائع العامة والركاب، هو الميناء الأول لدولة اليمن، يقع الساحل الشرقي للبحر الأحمر في الإحداثي (50° 14' ش، 50° 042' شق) أنشئ في العام 1961م، الطاقة التصميمية (9 ملايين طن، طول الممر (10) أميال بحرية بعرض (200) متر.
- ب. ميناء المخا. ميناء للبضائع العامة، يقع على جنوب الساحل الشرقي للبحر الأحمر في الإحداثي (13° 19' ش، 04° 043' شق)، يبعد (40) ميلاً بحرياً شمال مضيق باب المندب، استخدم قديماً لتجارة البن، تمت إعادة تأهيله في العام 1978م.

1 - 4 - 2 الموانئ السعودية:

تحتل المملكة العربية السعودية المرتبة (23) عالمياً والثاني عربياً خلف الإمارات في حجم أسطول النقل البحري بـ (284) سفينة تجارية بحمولة (18) مليون طن منها 133 تحمل العلم الوطني السعودي، و151 تحمل علماً أجنبياً، للمملكة العديد من الموانئ العامة والمتخصصة على ساحل البحر الأحمر، أبرزها ما يلي:

- أ. ميناء جازان. ميناء للبضائع العامة والأسمت ووارد الماشية والركاب، يقع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر في الإحداثي (53° 16' ش، 32° 042' شق) أنشئ في العام 1961م، طاقة تصميمية (3) ملايين طن، طول الممر (80) م ب بعرض (200) م.
- ب. ميناء جدة الإسلامي. ميناء عملاق للبضائع العامة والحاويات والركاب، أكبر موانئ السعودية، يقع الساحل الشرقي للبحر الأحمر في الإحداثي (2821° ش، 53° 039' شق) أنشئ في عهد الخليفة الراشد عثمان بن عفان 646م، تم التطوير والتوسعة في العام 1976م وعدد من المرات، الطاقة الاستيعابية (130) مليون طن، به قناتان للمرور الأولى بطول الممر (2) ميل بحري بعرض (300) م، الثانية بطول الممر (1، 5) ميل بحري بعرض (300) متر. يستقبل (40) سفينة في آن واحد به حوض لإصلاح وصيانة السفن ومركز تدريب بحري.

1 - 4 - 3 ميناء العقبة الأردني:

نسبة لساحلها الضيق، للمملكة الأردنية الهاشمية ميناء وحيد على البحر الأحمر على خليج العقبة وهو ميناء العقبة، وهو ميناء للبضائع العامة والسيارات والركاب ويقع في الإحداثي (30° 29' ش، 00° 035' شق). يذكر أنه تم نقل الميناء إلى الموقع الجديد جنوب مسافة (25) كيلو قرب الحدود السعودية.

1 - 4 - 4 الموانئ المصرية:

لجمهورية مصر العربية أسطول تجاري كبير يضم (117) سفينة بحمولة صافية (1، 4) طن، منها (46) تعمل دوليًا و(71) تعمل ساحليًا، ولمصر العديد من الموانئ العامة والمتخصصة على ساحل البحر الأحمر، أبرزها ما يلي:

- أ. **ميناء شرم الشيخ.** ميناء للركاب بطاقة استيعابية (100) ألف راكب، يقع في الملتقى ما بين خليج العقبة وخليج السويس الإحداثي (50 27 ش، 10 034 شق) يذكر أن الميناء في منطقة تشهد تغيرًا مستمرًا للأحوال الجوية وسبق أن أغلق عدة مرات آخرها في العام 2018م.
- ب. **ميناء السويس.** ميناء للحاويات والسيارات والبضائع كما يعمل في خدمة النفط ومشتقاته، يسمى أيضًا (بور توفيق) يقع في الركن الشمالي لخليج السويس على البحر الأحمر، يقع في الإحداثي (56 29 ش، 39 032 شق) تبلغ طاقته الاستيعابية (3، 5) مليون طن سنويًا.
- ج. **ميناء سفاجا.** ميناء للبضائع والركاب وخدمات السفن، يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر، يقع في الإحداثي (44 26 ش، 57 033 شق)، افتتح في العام 1911م لتصدير خام الفوسفات، الإرشاد فيه إجباري. شهد الميناء تطويراً في العام 2017 م لتصل طاقته الاستيعابية (6) ملايين طن.

1 - 4 - 5 الموانئ السودانية:

- بعد أن كانت جمهورية السودان تمتلك ثاني أكبر أسطول بحري تجاري في إفريقيا بعد جنوب إفريقيا بعدد (15) سفينة في العام 1961م، اليوم يمتلك السودان سفينة واحدة هي السفينة ذهب (سفينة ركاب)، يمتلك السودان العديد من الموانئ العامة والمتخصصة على ساحل البحر الأحمر، أبرزها ما يلي:
- أ. **ميناء بورتسودان.** ميناء للبضائع العامة والحاويات، هو الميناء الأول لجمهورية السودان، يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الإحداثي (35 19 ش، 15 037 شق)، افتتح في العام 1909م إبان الاحتلال الإنجليزي، تم تطوير الميناء في العام 2001 م بعد تخصيص الميناء الجنوبي كميناء للحاويات.
 - ب. **ميناء سواكن.** ميناء للركاب والأسمت وصادر الماشية، يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الإحداثي (05 19 ش، 30 037 شق) ميناء قديم كان يسمى ميناء إفريقيا الأول لنقل الحجاج إلى بيت الله الحرام والمدينة المنورة .

1 - 4 - 6 الموانئ الإرترية:

- لدولة إرتريا العديد من الموانئ العامة والمتخصصة على ساحل البحر الأحمر، أبرزها ما يلي:
- أ. **ميناء مصوع.** ميناء للبضائع والحاويات، يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الإحداثي (35 15 ش، 25 039 شق) كان ميناء إثيوبيا الأول حتى العام 1991م، عاد إلى إرتريا بعد أن نالت استقلالها وأصبح الميناء الأول.
 - ب. **ميناء عصب.** ميناء للبضائع والحاويات، يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الإحداثي (30 13 ش، 45 042) تستأجره شركة موانئ دبي لمدة 30 عامًا مقابل 30 % من الأرباح السنوية.

1 - 4 - 7 ميناء جيبوتي. ميناء للبضائع والحاويات، هو الميناء الأول والأكبر لدولة جيبوتي، يقع في الإحداثي (35 11 ش، 00 043 شق) استخدمته إثيوبيا أثناء النزاع الحدودي مع إرتريا (1998 - 2018 م).

تم إعداد جدول خاص بالمسافات (بالميل البحري) بين هذه الموانئ، انظر الجدول رقم (1) في خاتمة البحث. كما تم إعداد كروكي لخريطة البحر الأحمر وبيان الموانئ الرئيسية لدول الحوض، انظر الملحق (أ).

الملاحة البحرية:

2 - 1 مفهوم الملاحة البحرية:

الملاحة البحرية هي علم وفن إيجاد موقع السفينة في البحر والإبحار بها من مكان لآخر بسلام. وبهذا التعريف البسيط أمكن القول أن لهذا العلم عناصر أساسية اهتم الخبراء في المجال البحري بدراساتها بعناية، العنصر الأول هو موقع السفينة في البحر وكيفية الحصول عليه لتجنب التيه والفقدان في بحر تتلاطم أمواجه والعنصر الثاني توجيه السفينة والإبحار بها من موقع إلى آخر تفادياً للوقوع في الخطر والعنصر الثالث هو السلامة البحرية من الحوادث العرضية التي قد تواجهها السفينة.

2 - 2 أنواع الملاحة البحرية:

للملاحة البحرية أنواع متعددة كل منها يركز على هذه العناصر الأساسية آنفة الذكر (الموقع، التوجيه، السلامة)، هذه الأنواع يمكن إيجازها في الآتي:

أ. أنواع الملاحة البحرية طبقاً للقرب أو البعد من الساحل.

ب. أنواع الملاحة البحرية طبقاً للأجهزة والأدوات المستخدمة.

ج. أنواع الملاحة البحرية طبقاً للغرض من الملاحة.

2 - 1 - 2 أنواع الملاحة طبقاً للقرب أو البعد من الساحل. وهي نوعان:

أ. الملاحة الساحلية **Coastal Navigation**. وهي الإبحار بالسفينة بالقرب من الساحل بالاستفادة من معالم الساحل ومساعدات الملاحة التي توضع لكي يستدل بها الملاح في إيجاد موقع السفينة وتوجيهها من مكان لآخر، وهي ملاحة تتطلب الحذر الشديد واليقظة وذلك لانتشار الشعب المرجانية والجزر والأخطار الملاحية عادة بالقرب من الساحل. يذكر أن الإبحار في المناطق الضيقة كالقنوات وممرات الدخول والخروج من وإلى الموانئ والمناطق المزدحمة تعرف بالملاحة الإرشادية أو ملاحة الإرشاد (Pilotage Navigation).

ب. الملاحة المفتوحة **Open Navigation**. وهي الإبحار بالسفينة بعيداً عن الساحل في عرض البحار والمحيطات، حيث تنعدم المعالم الساحلية أو حتى مساعدات الملاحة، وهنا أوجد العلم عآد من الطرق لإيجاد موقع السفينة وتوجيهها سواء باستخدام الطرق التقليدية كالأجرام السماوية كالشمس والقمر والنجوم الأخرى أو باستخدام الطرق الحديثة كالرادارات والنظم الملاحية الراديوية أو نظم الأقمار الاصطناعية. إن أكثر الأخطار التي تجابه الملاح في هذا النوع من الملاحة هو خطر التصادم نتيجة التقدير الخاطئ أو الاعتماد الكلي على الأجهزة الملاحية دون التأكيد على ذلك بالعين المجردة.

2-2 أنواع الملاحة طبقاً لنوع الأجهزة والأدوات المستخدمة. وهي نوعان:

أ. الملاحة التقليدية **Traditional Navigation**. وهي الإبحار بالسفينة اعتماداً على أجهزة وطرق بدائية، مثل آلة الأسطرلاب آلة السدس اللتين تستخدمان في رصد الأفلاك السماوية لإيجاد الموقع التقريبي للسفينة، ومنها أيضاً استخدام الخرائط الورقية والبوصلة المغناطيسية ونظم الملاحة الراديوية كأنظمة لوران وكونسل واوميقا وديكا وهي أنظمة مناطقية استخدمت في الحروب العالمية الأولى والثانية ورغم أهمية هذه الأجهزة وتلك الطرق إلا أنها تتطلب كثيراً من الزمن لإيجاد موقع السفينة وتوجيهها من مكان لآخر، إضافة لعدم دقتها مقارنة بأجهزة وأنظمة اليوم حيث يعتبر الزمن والدقة من العوامل المهمة في عالم التجارة البحرية اليوم.

ب. الملاحة الحديثة **Modern Navigation**. وهي الإبحار بالسفينة اعتماداً على الأجهزة والأنظمة الحديثة المرتبطة بالأقمار الإصطناعية، والتي توفر ميزتين أساسيتين، الأولى الزمن القياسي في إيجاد موقع السفينة والذي يصل إلى الكسر من الثانية، الميزة الثانية أنها توفر دقة عالية في الإرشاد والتوجيه تصل إلى بضعة أمتار يمين أو يسار خط السير أثناء إبحار السفينة، بدأت هذه الحقبة في نهاية القرن العشرين الميلادي ومستمرة حتى يومنا هذا، ومن أهمها نظام التوقيع الملاحي الأمريكي 1978م (GPS) Global Position System، النظام الروسي 1982م (GLONASS)، النظام الصيني 2000م (Beidou)، النظام الأوروبي 2011م (Galileo)، النظام الهندي 2013م (IRNSS)، النظام الياباني 2018م (QZSS). ومؤخراً تم الربط ما بين خدمات هذه الأنظمة وكلاً من أجهزة الرادار والبوصلة الجايرو، وظهرت تقنية جديدة هي تقنية تتبع السفينة (Vessel Tracking) سواء أن كان من داخل السفينة نفسها أو من مركز على الساحل، الأمر الذي ساعد كثيراً في الحد من الحوادث ومخاطر الإبحار، من هذه الأنظمة نظام التمييز الطوعي (AIS) Automatic Identification System ونظام مراقبة السفن (VMS) Vessel Monitoring System.

2-3 أنواع الملاحة طبقاً للغرض من الملاحة. وهي نوعان:

أ. الملاحة التجارية **Tardy Navigation**. وهي التنقل والإبحار بالسفينة بين بحار وموانئ العالم المختلفة بهدف التبادل التجاري للبضائع والمواد الخام، وهي ملاحة تتسم السفن فيها بالأحجام الكبيرة والسعات العالية وعوامل مثل الزمن والسلامة والكفاءة عوامل معتبرة، وبالتالي تتطلب أطقم بحرية عالية التأهيل في شتى المجالات الملاحية والتجارية والهندسية.

ب. ملاحة الصيد **Fishing Navigation**. وهي التنقل والإبحار بالسفينة بهدف وغرض صيد الأسماك، وهذا النوع من الملاحة يكون في المناطق المحددة والمتوافر فيها وجود الأسماك بأنواعها وأحجامها المختلفة، وهي ملاحة تتسم السفن فيها بتركيبات معينة على السطح، إلا أنها لا تتطلب خبرة كبيرة في توجيه السفينة فهي لا تخلو من أنها ملاحة ساحلية لأغراض الصيد.

ج. ملاحة النزهة **Tour Navigation**. وهي التنقل والإبحار بالسفينة بهدف وغرض النزهة والسياحة في المناطق الخلابة وذات المناظر الجميلة، وهذا النوع من الملاحة يكون حول الجزر وبالقرب من الشواطئ وهي أيضاً لا تتعدى كونها ملاحة ساحلية لأغراض التنزه والسياحة.

2-3 الوضع الملاحي في البحر الأحمر:

الملاحة البحرية في البحر الأحمر مرت بمختلف الحقب للتطور الملاحي ابتداءً من الملاحة الفلكية إلى الملاحة الإلكترونية، أما أكثر أنواع الملاحة المستخدمة الآن على النحو التالي:

- أ. **الملاحة الإرشادية Pilotage Navigation.** نظراً لجغرافية البحر الأحمر الذي يتسم بوجود باب المندب في جزئه الجنوبي وخليجي العقبة والسويس ومضيق تيران وجوبال في جزئه الشمالي، إضافة إلى الشعب المرجانية الممتدة أمام موانئه، تعتبر الملاحة الإرشادية مهمة في هذه المناطق البحرية الضيقة والمزدحمة التي تتطلب دقة عالية في الرصد والمتابعة وسرعة متوازنة لتجاوزها.
- ب. **الملاحة الساحلية Coastal Navigation.** إن وجود العديد من المساعدات الملاحية على ساحلي البحر الأحمر الشرقي والغربي وعلى الجزر المنتشرة قبالة هذه السواحل، يسهل كثيراً من استخدام الملاحة الساحلية في البحر الأحمر، حيث يمكن وبسهولة إيجاد موقع السفينة برصد فنارات أو علامات ملاحية من على ظهر السفينة سواء أن كان ليلاً أو نهاراً. رغم أن بعض المناطق تحتاج لمزيد من المساعدات.
- ج. **الملاحة الحديثة Modern Navigation.** هي النوع الأكثر شيوعاً واستخداماً في البحر الأحمر وفي جميع الأوقات، نظراً للسرعة والدقة العالية التي تتمتع بها الأجهزة والأنظمة التي تعمل وترتبط بالأقمار الاصطناعية، إلا أن الملاحة الساحلية تعتبر بمثابة العامل الداعم والمساعد للملاحة بالأقمار الاصطناعية.
- د. **الملاحة التجارية Trady Navigation.** تمر عبر البحر الأحمر سنوياً (21000) سفينة تجارية، بمتوسط (60) سفينة تجارية لليوم الواحد، منها ناقلات النفط والغاز ومنها ناقلات الحاويات والبضائع العامة، بحجم تجارة يقدر بـ (700) مليار دولار. مما يمكن وصفه أن البحر الأحمر بحر للملاحة التجارية.
- ب. **ملاحة الصيد Fishing Navigation.** تنتشر على سواحل البحر الأحمر العديد من مناطق صيد الأسماك وحول الجزر. تحتوي على أكثر من (1200) نوع من الأسماك، حيث يضم أسطول الصيد العربي أعداداً مقدرة تفوق (5000) قارب صيد مما يجعل ملاحة الصيد ملاحة رائجة في البحر الأحمر.
- ج. **ملاحة النزهة Tour Navigation.** يتميز البحر الأحمر بمناطق سياحية خلابة تجذب السياح من مختلف أنحاء العالم بغرض التمتع بالغوص وقضاء أجمل الأوقات على الشواطئ والمحميات، الأمر الذي يدل على أن ملاحة النزهة ملاحة موجودة في البحر الأحمر.

خدمات سلامة الملاحة:

لتأمين سلامة الملاحة البحرية أقرت المنظمة العديد من الخدمات الملاحية في شكل أنظمة ومساعدات وألزمت بها السلطات البحرية المختصة لتوفيرها على المنطقة البحرية وعلى السفن التي ترفع علم الدولة.

3-1 خدمة الإرساد الجوية:

- أ. تتعهد الدولة الساحلية على وجه الخصوص، بأن تتعاون في تنفيذ ترتيبات الإرساد الجوية التالية:
 - تحذير السفن من الرياح الشديدة والعواصف والأعاصير الاستوائية بإصدار المعلومات في صورة نصية بالاستعانة بالمرافق البرية الملائمة التي توفر الخدمات للاتصالات الراديوية البرية والفضائية.

- ب. إصدار نشرات جوية مناسبة لأغراض الملاحة تتضمن بيانات وتحليلات وتحذيرات وتنبؤات عن الطقس والموج والجليد، لمَرتين يومياً على الأقل، عن طريق محطات الاتصالات الراديوية البرية والفضائية.
- ج. إعداد وإصدار المنشورات اللازمة لتنفيذ أعمال الرصد الجوي بفعالية أثناء الإبحار واتخاذ ما يلزم من إجراءات، إذا كان ذلك عملياً، لنشر وإتاحة خرائط يومية للإرصاد الجوية لتتطلع عليها السفن المغادرة.
- د. الترتيب لتجهيز سفن مختارة بأدوات مختبرة للإرصاد الجوية البحرية (كمقياس للضغط الجوي ورأسم للضغط الجوي ومقياس للرطوبة وأجهزة مناسبة لقياس درجة حرارة البحر).
- هـ. تشجيع الشركات على أن تُشرك أكبر عدد من سفنها في إجراء وتسجيل مشاهدات الإرصاد الجوية؛ ونقل هذه المشاهدات باستخدام مرافق الاتصالات الراديوية الأرضية والفضائية للسفينة لصالح شتى الإدارات الوطنية للإرصاد الجوية.
- و. نقل مشاهدات الإرصاد الجوية مجاناً للسفن المعنية. وتنبية السفن القريبة من إعصار استوائي فعلي أو متوقع على إجراء المشاهدات وبثها بتواتر أعلى، كلما أمكن، مع مراعاة المشاغل الملاحية لضباط السفينة في ظروف الإعصار.
- ز. الترتيب لقيام المرافق الساحلية الملائمة للاتصالات الراديوية البرية والفضائية بتلقي رسائل الإرصاد الجوية من السفن وإرسالها إليها.

2-3 التوحيد في الخرائط والمنشورات الملاحية:

تتعهد الدولة الساحلية بضمان أكبر قدر ممكن من التوحيد في الخرائط والمنشورات الملاحية، ومراعاة القرارات والتوصيات الدولية ذات الصلة بها.

3-3 الخدمات الهيدروغرافية:

تتعهد الدولة الساحلية بأن ترتب جمع البيانات الهيدروغرافية وتصنيفها، وبأن تنشر جميع المعلومات الضرورية لسلامة الملاحة وتعمّمها وتحديثها. وتتمثل المتطلبات في الآتي:

أ. تتعهد الدولة الساحلية على وجه الخصوص، بأن تتعاون في تنفيذ الخدمات الملاحية والهيدروغرافية المذكورة أدناه:

- (1) ضمان أن تُنفذ عمليات المسح الهيدروغرافي.
 - (2) إعداد وإصدار الخرائط الملاحية وقوائم المنارات وجداول المدّ والجَزَر.
 - (3) موافاة الملاحين بمذكرات تحديث الخرائط والمنشورات الملاحية.
 - (4) توفير ترتيبات لإدارة البيانات بغية دعم هذه الخدمات.
- ب. يجب أن يستوفي ربان السفينة متطلّبات النُظُم المعتمدة للإبلاغ من السفن وأن يبلغ كل المعلومات المطلوبة بموجب أحكام كل نظام إلى السلطة المختصة.
- ج. يجب أن تكون جميع النُظُم المعتمدة للإبلاغ من السفن والتدابير المتخذة لإنفاذ التقيّد بها متسقة مع القانون الدولي.

3-4 خدمة تنظيم خطوط سير السفن:

تُسهّم نُظُم خطوط سير السفن في سلامة الأرواح في البحار، وسلامة وفعالية الملاحة وحماية البيئة البحرية، ومن أهم المتطلبات التي أقرتها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) Safety Of Life At Sea ما يلي :

- أ. المنظمة هي الهيئة الدولية الوحيدة التي يُنَاط بها أن تضع، على الصعيد الدولي الخطوط التوجيهية والمعايير واللوائح المتعلقة بِنُظُم خطوط سير السفن. وتتولى المنظمة جمع كل المعلومات المتصلة باعتماد أي نظام من نُظُم خطوط سير السفن وتعميمها على الحكومات المتعاقدة.
- ب. تقع المسؤولية عن استهلال التدابير لإنشاء نظام من نُظُم خطوط سير السفن على الحكومة أو الحكومات المعنية. ويجب أن تُراعى الخطوط التوجيهية والمعايير التي تضعها المنظمة لدى إنشاء هذه النُظُم بغرض اعتمادها من قِبل المنظمة.
- ج. يجب أن تُقدّم نُظُم خطوط سير السفن إلى المنظمة من أجل اعتمادها. ولكن تُشجّع الحكومة التي تُنفّذ نُظُمًا لخطوط سير السفن لا يُزَمَع تقديمها إلى المنظمة لاعتمادها، أو نُظُمًا لم تعتمدها المنظمة، على أن تراعي قدر الإمكان الخطوط التوجيهية والمعايير التي تضعها المنظمة.
- د. حيثما تكون لحكومتان أو أكثر مصلحة مشتركة في منطقة معيّنة، ينبغي لها أن تصوغ بالاتفاق في ما بينها مقترحات مشتركة لتحديد نظام خطوط السير في هذه المنطقة واستخدامه. ويجب أن تضمن المنظمة، لدى تلقيها هذا الاقتراح وقبل الشروع في دراسته بغية اعتماده، إرسال تفاصيل الاقتراح إلى الحكومات التي لها مصلحة مشتركة في المنطقة، بما في ذلك البلدان المجاورة لنظام خطوط سير السفن المقترح.
- هـ. تلتزم الدولة الساحلية بما تعتمده المنظمة من تدابير بشأن تنظيم خطوط سير السفن ويجب على هذه الحكومات أن تنشر جميع المعلومات اللازمة لاستخدام نُظُم خطوط سير السفن المعتمدة استخداماً مأموناً وفعالاً.
- و. يجب على السفن أن تستخدم النُظُم الإلزامية لسير السفن التي تعتمدها المنظمة بالطريقة المقررة لها أو للبضائع التي تنقلها.
- ز. يجب على الحكومة أو الدولة الساحلية المعنية أن تراجع نُظُم خطوط سير السفن الإلزامية بموجب الخطوط التوجيهية والمعايير التي تضعها المنظمة.

3-5 خدمة البحث والإنقاذ:

- تتعهد كل دولة ساحلية بأن تضمن، في نطاق مسؤوليتها، اتخاذ الترتيبات الضرورية للاتصال والتنسيق في حالة الاستغاثة وكذلك لإنقاذ الأشخاص الذين يكونون في خطر في البحر بالقرب من سواحلها. ويجب أن تشمل هذه الترتيبات إقامة وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ التي تُعتَبَر عملية وضرورية في ضوء كثافة حركة الملاحة البحرية والأخطار الملاحية، وتتمثل المتطلبات في الآتي:
- أ. تتعهد كل دولة ساحلية بأن توافي المنظمة بالمعلومات المتعلقة بمرافق البحث والإنقاذ

ب. المتوافرة لديها وبالخطط التي ترمي إلى إدخال تغييرات عليها، إن وجدت. يتعين أن تتوافر على متن سفن الركاب خطة للتعاون مع خدمات البحث والإنقاذ المختصة عند الطوارئ.

ج. تتعهد الدولة الساحلية بترتيب استخدام إشارات الإنقاذ من قبل مرافق البحث والإنقاذ التي تشارك في عمليات البحث والإنقاذ عند الاتصال بسفن في محنة أو خطر. يجب على جميع السفن التي يتعين بموجب هذه الاتفاقية أن تُجهز بمنشأة راديوية أن تحمل المدونة الدولية للإشارات، بالصيغة التي قد تعدّلها بها المنظمة. ويجب أن تحمل هذه المدونة أي سفينة أخرى ترى الإدارة أنها تحتاج إلى استخدامها. كما يجب أن تحمل جميع السفن على متنها نسخة محدّثة من المجلد الثالث من الدليل الدولي للبحث والإنقاذ في الجو والبحر (دليل IAMSAR).

المركز المعتمد للبحث والإنقاذ من قبل المنظمة هو مركز تنسيق البحث والإنقاذ لمحور البحر الأحمر خليج العقبة بمدينة جدة برقم التسجيل (MMSI 994031011)، وتعتبر مراكز البحث والإنقاذ البحرية التي تشرف عليها القوات البحرية وخفر السواحل في كل من السعودية والسودان ومصر وجيبوتي إضافة حقيقية لسلامة الأرواح والممتلكات في البحر الأحمر وخليج عدن.

3-6 نُظُم الإبلاغ الأمني من داخل السفينة:

نظام الإنذار الأمني للسفينة (Ship Security Alert System) SSAS هو نظام لإبلاغ السلطات (المالك، دولة العلم) عن أي حادث اعتداء على السفينة وقع أو وشيك الوقوع يربط بين أربعة عناصر أساسية هي السفينة والقمر الصناعي ومزود الخدمة ومالك السفينة، يُسهّم نُظُم الإبلاغ من السفن في سلامة الأرواح في البحار وسلامة وفعالية الملاحة وحماية البيئة البحرية. انظر الشكل رقم (1).

تتمثل المتطلبات في الآتي:

أ. إقرار بأن المنظمة هي الهيئة الدولية الوحيدة المنوط بها أن تضع، على الصعيد الدولي، الخطوط التوجيهية والمعايير واللوائح المتعلقة بنُظُم الإبلاغ من السفن.

ب. تتحمل الحكومة أو الحكومات المعنية المسؤولية عن استهلال إجراءات إنشاء نظام الإبلاغ من السفن.

ج. حيثما تكون لحكومتين أو أكثر مصلحة مشتركة في منطقة معيّنة، ينبغي لها أن تصوغ بالاتفاق في ما بينها مقترحات بشأن نظام منسّق للإبلاغ من السفن. وقبل الشروع في دراسة المقترح، يجب على المنظمة أن تعمّم تفاصيل الاقتراح على الحكومات التي لها مصلحة مشتركة في المنطقة التي يشملها النظام المقترح. وعندما يُعتمد ويُنشأ نظام منسّق للإبلاغ من السفن، يجب أن تكون له إجراءات وعمليات موحدة.

د. بعد اعتماد نظام إبلاغ من السفن، يجب على الحكومات المعنية أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لبث كل المعلومات الضرورية لاستخدام النظام على نحو كفء وفعال ويجب أن يكون أي نظام معتمد للإبلاغ من السفن قابلاً للتفاعل ومدّ السفن بالمعلومات.

هـ. تمكين فريق برج القيادة والمرشد البحري من الحصول بصورة ميسرة ومستمرة على

و. إتاحة الفرصة لمعالجة المعلومات واتخاذ القرارات بطريقة سريعة ومستمرة وفعالة من جانب فريق برج القيادة والمرشد البحري.

3-7 خدمات حركة مرور السفن:

نظام مراقبة حركة السفن (VTS) عبارة عن نظام مراقبة حركة المركبات البحرية المستخدم بواسطة المرافئ والموانئ البحرية، لتتبع حركة السفن وتأمين السلامة الملاحية في منطقة جغرافية محدودة وهو شبيه بأنظمة التحكم على حركة الطائرات الجوية. يستخدم النظام العناصر التالية : (أجهزة الرادار RADAR، وأجهزة المراقبة التلفزيونية CCTV، والأجهزة اللاسلكية VHF، نظام التعرف الأوتوماتيكي AIS). يعمل على تكامل جميع المعلومات في بيئة عمل مشغل واحد وذلك لسهولة الاستخدام ولتنظيم الفعال لحركة السفن والاتصالات، راجع الشكل رقم (2).

تُسهّم خدمات حركة مرور السفن (VTS) في سلامة الأرواح في البحار وسلامة الملاحة وفعاليتها وحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية المجاورة ومواقع العمل والمرافق التي تقع في عرض البحر من التأثيرات الضارة لحركة الملاحة البحرية. وتتمثل المتطلبات في:

- أ. تتعهد الدولة الساحلية بترتيب إنشاء خدمات حركة مرور السفن حيثما يُبرّر، في رأيها، حجم هذه الحركة أو درجة المخاطر إنشاء تلك الخدمات.
- ب. يجب على الدولة الساحلية التي تخطط لخدمات حركة مرور السفن في مياهها الإقليمية وتنقّذها أن تتّبع، الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة.
- ج. يجب على الدولة الساحلية أن تسعى لضمان مشاركة السفن التي يحق لها أن ترفع عَلمَها في خدمات حركة مرور السفن وتقيدها بأحكام هذه الخدمات.

3-8 نظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة (LRIT):

(Long Range Identification Tracking) LRIT هو نظام تتبع إلكتروني يتيح للسلطات (ملاك السفن ودولة العلم) تعقب وكشف وتعريف السفن والوحدات خاصتهم في المدى البعيد من أجل السلامة والأمن البحري وتحقيق شعار (بحار نظيفة وسفن آمنة) Safe ship clean seas اعتمدته المنظمة الدولية البحرية ودخل التنفيذ في العام 2011م. راجع الشكل رقم (3).

يجب أن تزود السفن بنظام تحديد هوية السفن وتتبعها من مسافة بعيدة. يجب أن تجهّز السفن علاوة على ذلك بما يلي:

- أ. مساعد أوتوماتي للتخطيط الراداري.
- ب. نظام للتحكم في الوجهة أو المسار.

3-9 المساعدات الملاحية Navigation Aids :

تعرف المساعدات الملاحية على أنها الأدوات التي تعين الملاح في توجيه السفينة وإيجاد موقعها باستمرار، وبالتالي فهي من العوامل المؤثرة والمعتبرة في الملاحة البحرية والمساعدات الملاحية نوعان (مساعدات الملاحة، المساعدات الملاحية).

3-9-1 مساعدات الملاحة **Aids to Navigation**. عبارة عن مساعدات ملاحية خارج السفينة توجد على الطبيعة في البيئة البحرية المحيطة بالسفينة وتعرف بمساعدات الملاحة (Aids to Navigation). حيث يتم ضبطها وتنظيمها وفقاً لموجهات الاتحاد الدولي لسلطات الفئارات (IALA) International Association of Lighthouse Authorities وتتمثل في الآتي :

أ. **الفنار Light House**. وهو عبارة عن بناية مرتفعة مزودة بنور كبير، صمم أساساً لكي يستخدم كمساعد ملاحي ثابت (غير عائِم)، يستعين به الملاح لتوجيه السفينة أو إيجاد موقعها يمكن إنشاء الفئارات على اليابسة أو في المياه الضحلة، ويساعد شكل البناء ونوع اللون وطريقة الطلاء على التمييز بين هذه الفئارات نهاراً أو ليلاً، انظر الصورة رقم (1).

ب. **العلامة الملاحية Beacon**. وهو مساعد ملاحي ثابت (غير عائِم) أصغر وأقل ارتفاعاً من الفنار، وتعمل كمؤشر للإرشاد أو التحذير، قد تكون مزودة بنور أو غير مزودة بنور، وفي هذه الحالة الأخيرة قد يطلق عليها علامة ملاحية نهارية، انظر الصورة رقم (2).

جـ. **خط التطابق Transit**. وهو مساعد ملاحي ثابت (غير عائِم) يتكون من علامتين ملاحيتين تحددان عند رؤيتهما منطقتين اتجاهاً معيناً. وعادة ما تزود خطوط الإنطباع بأنوار بحيث يمكن استخدامها ليلاً، كما تزود أيضاً بأشكال واضحة تيسر من رؤيتها نهاراً. تستخدم في تحديد محاور الممرات الملاحية، خاصة في حالة تواجد أخطار ملاحية غير ظاهرة على جانبي الممر. انظر الصورة رقم (3).

د. **سفينة الفنار Light House Vessel**. هي سفينة تقوم مقام الفنار، توضع في مكان يصعب فيه إقامة فنار. يجب أن تضيء السفينة نور المقدمة ليلاً. كما يجب أن تصدر إشارات صوتية عند الضباب أو الرؤية الرديئة، وعلى الملاح أن يتوخى الحذر عند استخدامها كمساعد ملاحي فعادة ما تستجيب سفينة الفنار لحركة الرياح والتيارات المدية في المنطقة، فتكون غير ثابتة في كموقعها المدون على الخريطة. انظر الصورة رقم (4).

هـ. **العوامات Buoys**. هي مساعد ملاحي عائِم مثبت بالمخاطيف. وهو النوع الأول والوحيد من مساعدات الملاحة العائِم، والعوامات تستخدم بالقرب من الشواطئ وعند المضائق والممرات الضيقة لبيان غرض محدد، وفقاً للاتحاد الدولي لسلطات الفئارات (IALA) يتم تصنيف العوامات حسب الغرض منها كالآتي:

- (1) **عوامات الاتجاهات الأصلية**. عوامات تبين الاتجاهات الرئيسية، والسفينة ستكون بأمان إذا سارت شمال علامة الشمال وشرق علامة الشرق، انظر الجدول (2).
- (2) **عوامات العلامات الجانبية Lateral Marks**. تستخدم العلامات الجانبية لتحديد القنوات الملاحية، وهي علامات توضح الجانبين الأيمن والأيسر للممر الواجب اتباعه، وهناك طريقتان للعمل، الأولى تسمى الاتجاه المحلي للشمندورات وهو الاتجاه الذي يأخذه الملاح عند الاقتراب من ميناء من جهة البحر، والثانية تسمى الاتجاه العام للشمندورات، وهو الاتجاه الذي يتم تحديده بواسطة السلطة بالتنسيق مع الدول المجاورة. وفقاً للاتحاد الدولي لسلطات الفئارات (IALA) يتم تصنيف العوامات. هنالك نظامان للعمل النظام (A)

- وهو يقرر أن الجانب الأيمن باللون الأخضر والجانب الأيسر باللون الأحمر، والنظام (B) ويقرر العكس الجانب الأيمن باللون الأحمر والجانب الأيسر باللون الأخضر، ويقع البحر الأحمر في قطاع النظام (A)، الجدول رقم (3) يبين العلامات الجانبية.
- (3) **عوامات العلامات الجانبية المعدلة.** تستخدم عندما تتفرع القناة الملاحية لأفرع أخرى فتأخذ لون أسود فاصل في الأخضر يمين وفي الأحمر يسار. انظر الجدول (4).
- (4) **علامة الخطر المعزول Isolated Danger Mark.** وهي علامات يتم إقامتها على أو فوق خطر منعزل تحيط به المياه الصالحة للملاحة من جميع الجهات كما هو الحال بالنسبة للضحوك البعيدة عن الساحل. وتوضع علامة على الخريطة توضح ما إذا كان العلامة بها نور أبيض. انظر الشكل (4).
- (5) **علامة المياه الآمنة Safe Water Mark.** وهي علامات تنصب في منتصف القناة أو المياه للدلالة إلى أن المياه صالحة للملاحة حول العلامة وفي جميع الاتجاهات، وتوضع علامة على الخريطة توضح ما إذا كان العلامة بها نور أبيض. انظر الشكل (5).
- (6) **علامة المياه الخاصة Special Water Mark.** وهي علامات تنصب في مناطق تستخدم لأغراض خاصة، كمناطق البحوث أو مناطق التدريب العسكرية، وتوضع علامة على الخريطة توضح ما إذا كان العلامة بها نور أبيض . انظر الشكل (6).

3-9- 2 **المساعدات الملاحية Navigational Aid.** وتشمل مساعدات الملاحة إضافة للمساعدات داخل السفينة التي يستخدمها الملاح لإيجاد الموقع أو توجيه السفينة ومنها على سبيل المثال (آلة السدس، الرادار، البوصلة، الخريطة، أدوات التوقيع الملاحي (الديفايدر، المسطرة المتوازية، الأقلام).

المتطلبات المنظمة فيما يلي مساعدات الملاحة. تتعهد كل دولة ساحلية بأن توفر، بالقدر الذي تراه عملياً وضرورياً، بصفة فردية أو بالتعاون مع حكومات متعاقدة أخرى على حد سواء، المعينات الملاحية التي يبرزها حجم حركة مرور السفن وتقتضيها درجة الخطر. وتتمثل المتطلبات في الآتي:

أ. عملاً على تحقيق أكبر قدر ممكن من التوحيد في مجال المعينات الملاحية، تتعهد الدولة الساحلية بأن تراعي، لدى إنشائها هذه المعينات، التوصيات والخطوط التوجيهية الدولية التي تصدر عن الرابطة البحرية لمعينات الملاحة البحرية وسلطات المنارات (IALA) ونظام العوامات البحرية.

ب. يجب أن تكون جميع نُظُم خطوط سير السفن المعتمدة متسقة مع القانون الدولي.

جـ. تجنّب أو تقليل حجم العمل المفرط ببرج القيادة، مما قد يسبب إجهاداً لفريق برج القيادة والمرشد البحري.

د. تقليل احتمالات الخطأ البشري إلى أدنى حد ممكن والكشف عن أي خطأ من هذا النوع، في حالة حدوثه، في الوقت المناسب كي يتسنى لفريق برج القيادة اتخاذ الإجراءات اللازمة.

هـ. تتعهد الدولة الساحلية بتوفير المعلومات عن المعينات الملاحية لجميع الأطراف.

3 - 10 المتطلبات المتعلقة بحمل النُظُم والمعدات الملاحية على متن السفينة:

لأجل سلامة الملاحة وسلامة النقل البحري، يجب أن تُزوّد السفن بالآتي:

أ. البوصلات المغناطيسية والجيروسكوبية.

ب. المعدات الرادارية.

- جـ. معينات التخطيط الراداري الأوتوماتي.
- د. نُظُمُ عرض المعلومات والخرائط الإلكترونية (ECDIS).
- هـ. أجهزة الاستقبال لنظامي لوران - سي وتشاكيا.
- و. أجهزة الاستقبال للنظام العالمي لتحديد الموقع .
- ز. أجهزة الاستقبال للنظام المداري العالمي للملاحة الساتلية (GLONASS).
- ح. أجهزة الاستقبال على لإشارات النظام العالمي لتحديد المواقع (DGPS).
- ط. النظام المداري العالمي التفاضلي للملاحة الساتلية (DGLONASS) .
- ك. نُظُمُ التحكّم في الوجهة .
- ي. نُظُمُ التحكّم بالتتبّع.
- ك. نظام عالمي لتحديد الأوتوماتي لهوية السفن (AIS).
- ل. معدات السير بالصدى.
- م. أجهزة بيان السرعة والمسافة.
- ن. مبيّنات معدّل الدوران.
- س. طرائق قياس مستويات الضجيج في مراكز التنصّت.
- ع. العاكسات الرادارية.
- ف. مصابيح الإشارات النهارية واليلية.
- ص. نُظُمُ استقبال الصوت.
- ق. أجهزة إرسال الوجهة المغنطيسية للسفينة (TMHDs) .
- ر. مسجّلات بيانات الرحلة (VDRs) .
- ش. أجهزة إرسال وجهة السفينة.
- ت. نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج القيادة (BNWAS) .
- 3 - 11 الفرص الاستثمارية التي توفرها الملاحة البحرية في البحر الأحمر. المسار الملاحي الدولي عبر البحر الأحمر والرباط بين القارات آسيا وإفريقيا وأوروبا يوفر العديد من الفرص الاستثمارية لدول الحوض تتمثل في الآتي:
- أ. إقامة وإنشاء الموانئ المحورية والتي من خلالها يمكن ممارسة نشاط التصدير وإعادة التصدير.
- ب. إنشاء المحطات المرفأية التي يمكن استغلالها لتزويد السفن التجارية والناقلات العملاقة للنفط والمواد البتروكيماوية بالوقود ومواد الإعاشة.
- جـ. إنشاء وتطوير موانئ التجارة العابرة (Transit) للتبادل التجاري مع الدول الحبيسة والتي تقع خلف دول الحوض.
- د. إقامة وتطوير مراكز البحث والإنقاذ للعمل على توفير خدمة البحث والإنقاذ وتلقي إشارات الاستغاثة من السفن والناقلات وبالتالي المساهمة في السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.
- هـ. إقامة وإنشاء مراكز المعلومات الملاحية على سواحل دول الحوض والخاصة بالأمن

والسلامة البحرية والتجارة البحرية وبالتالي خلق بيئة ملائمة ومشجعة للسفن والناقلات للملاحة البحرية في البحر الأحمر.

و. يعتبر الاهتمام بمساعدات الملاحة على طول السواحل من حيث الصيانة والتطوير خطوة لاهتمام المنظمة البحرية بالدعم اللوجستي والتكنولوجي لدول الحوض.

المسارات الملاحية داخل البحر الأحمر:

المسار الملاحي (Navigation Track) أو الطريق الملاحي (Navigation Lane) هو ذلك الممر الموقع على الخريطة البحرية (الادmirالية البريطانية) والذي يضمن سلامة الملاحة والموصى به من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، حيث تم رسم هذا المسار بناء على الأعماق والمسافة الآمنة من الأخطار الملاحية كالشعب المرجانية والجزر والسفن الغارقة (Wrecks)، وفي البحر الأحمر يوجد عدد من المسارات البحرية يمكن تصنيفها على النحو التالي:

أ. المسارات خلال القنوات الضيقة.

ب. المسارات خلال المياه المفتوحة والأعماق الكبيرة.

ج. المسارات خلال الممرات الملاحية.

4 - 1 المسارات خلال القنوات الضيقة:

وفقاً لطبيعة وجغرافية البحر الأحمر تعتبر القنوات الضيقة كل من (مضيق باب المندب مضيق تيران، خليج العقبة، مضيق قوبال، خليج السويس، قناة السويس) وتمارس في هذه القنوات، الملاحة الإرشادية وهي الملاحة في القنوات الضيقة والمناطق المزدحمة وأبرز المعلومات عن هذه المسارات هي:

أ. **مسارات باب المندب.** عند مضيق باب المندب توجد منطقة فصل مروري (Separation Zone) تعبر خلال القناة الفاصلة ما بين جزيرة بريم وساحل جيبوتي هذه المنطقة مقسمة إلى قسمين القسم الجنوبي في الاتجاهين (120° - 300°) بطول (7) أميال بحرية وعرض (1، 5) ميل بحري والقسم الشمالي في الاتجاهين (160° - 340°) بطول (60) ميلا بحريا وعرض (1، 5) ميل بحري، يسمح بالحركة ما بين المنطقة الفاصلة وجزيرة بريم للسفن المبحرة في اتجاه الشمال، بينما يسمح بالحركة ما بين المنطقة الفاصلة وساحل جيبوتي بريم للسفن المبحرة في اتجاه الجنوب والدخول إلى خليج عدن، أقل عمق في المضيق (30) مترا وهو عمق آمن لجميع أنواع السفن، إلا أن توخي الحذر واجب في هذا المضيق.

ب. **المسارات حول جزر حنيش.** جزر حنيش اليمنية تفصل حركة المرور إلى مسارات شرق الجزيرة ومسارات غرب الجزيرة، كل من القنال شرق الجزيرة والقنال غرب الجزيرة توجد به منطقة فصل مروري تعمل بنفس أسلوب المنطقة الفاصلة عند مضيق باب المندب. يذكر أن المرور في القنال الشرقي يستخدم من قبل السفن التي تعتزم الدخول أو الخروج من موانئ المخا والحديدة. بينما المرور في القنال الغربي يستخدم من قبل السفن العابرة في اتجاه قناة السويس وبقية موانئ البحر الأحمر والاتجاه المعاكس له. يذكر أن هذا الفاصل المروري كان فكرة في العام 1998م تحولت إلى واقع في العام 2003م بتوصية من الهيئة الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وإقرار

وتنفيذ من لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية بهدف تفادي الحوادث البحرية الذي ربما ينجم عنه تلوث للبيئة البحرية بعد أن تم تلقي العديد من البلاغات من الملاحين بخصوص الأخطار الملاحية في المنطقة وتم إعداد دراسة مسحية خلصت بتوصية لإقامة منطقة فصل مروي شرق وغرب جزر حنيش وجدت استحسان العديد من المراقبين والمهتمين بالملاحة البحرية.

جـ. **المسارات الملاحية في خليج العقبة.** خليج العقبة يبدأ بمضيق تيران من الجنوب وينتهي بالمدن الساحلية في كل من ميناء العقبة الأردني ثم ميناء إيلات الصهيوني وميناء طابا المصري، بمضيق تيران توجد منطقة فصل مروي على الخريطة البحرية بالرقم (159) إلا أنه يفضل أن يستخدم من قبل سفينة واحدة عند الدخول إلى الخليج أو عند الخروج منه، طول المسار في خليج العقبة يصل حتى (100) ميل بحري، تعبره السفينة ذات السرعة (30) عقدة في (3) ثلاث ساعات تقريباً، تتراوح الأعماق فيه ما بين (100 - 1200) متر، وهي أعماق آمنة لجميع أنواع السفن. فيما عدا مضيق تيران يمكن أن تبحر عدد من السفن في الاتجاهين مع مراعاة أحكام قانون منع التصادم للعام 1972م والقوانين ذات الصلة بالسلامة البحرية.

د. **المسارات الملاحية في خليج السويس.** خليج السويس يبدأ بمضيق قوبال من الجنوب وينتهي بمدينة وميناء السويس المصري عند بداية قناة السويس الصناعية، نسبة للإنشاءات الصناعية والأنشطة التجارية الكثيفة بالمنطقة، تم ترسيم منطقة فصل مروي تشمل مضيق قوبال وكامل الخليج، مما يتيح ويستوعب إبحار عدد من السفن في الاتجاهين، طول المسار في المضيق (50) ميلاً بحرياً وفي الخليج يصل حتى (100) ميل بحري، تعبره السفينة ذات السرعة (20) عقدة في (7، 5) سبع ساعات ونصف تقريباً، تتراوح الأعماق فيه ما بين (33 - 77) متراً، وهي أعماق آمنة لجميع أنواع السفن. إلا انتشار حقول النفط والإنشاءات البحرية تقيد حركة السفن بالسرعات المتوسطة والبطيئة. إن مراعاة أحكام قانون منع التصادم والقوانين ذات الصلة بالسلامة البحرية أمر بالغ الأهمية. وفي بعض المناطق تنشط ملاحية الإرشاد نسبة للازدحام والممرات الضيقة.

4 - 2 المسارات عبر المياه المفتوحة والأعماق الكبيرة:

هناك مساران في البحر الأحمر عبر المياه المفتوحة والأعماق الكبيرة، أحدهما مع محاذاة الساحل الشرقي والآخر مع محاذاة الساحل الغربي، هذان المساران يبدأان من المدخل الشمالي لمضيق باب المندب وحتى المداخل الجنوبية لكل من مضيق تيران مدخل خليج العقبة ومضيق قوبال مدخل خليج السويس، يتشابه هذان المساران في كثير من البيانات الملاحية كلاهما يصل طوله إلى (1000) ميل بحري تقطعه السفينة ذات السرعة (20) عقدة في زمن قدره (50) ساعة (يومان تقريباً)، كلاهما يبعد عن الساحل بمسافة (50 70 -) ميل بحري، الأعماق في كليهما تتراوح ما بين (500 - 1500) متر، في الغالب تستخدم الملاحة المفتوحة والحديثة اعتماداً على المنظومات العاملة بالأقمار الاصطناعية مع المراعاة الكاملة لقواعد اتفاقية بروكسل لسنة 1972م والخاصة بمنع التصادم البحري والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح والممتلكات في البحر لسنة 1974م والاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري لسنة 1978م.

4 - 3 المسارات عبر الممرات الملاحية:

الممرات الملاحية يقصد بها ممرات الدخول والخروج من الموانئ، وتتمتع جميع موانئ البحر الأحمر في السواحل الشرقية والغربية وعلى ضفتي خليج العقبة وخليج السويس بممرات للدخول والخروج، هذه الممرات ترتبط بما يعرف بمنطقة الانتظار (منطقة ذات أعماق منتخبة بعناية خارج الميناء تنتظر فيه السفن الإذن بالدخول) وتمر بقنوات ضيقة وذات أعماق قليلة وعلامات ملاحية وعوامات كثيفة، الأمر الذي يستدعي ممارسة الملاحة الإرشادية التي تعهد إلى المرشدين البحريين أصحاب الخبرات الكبيرة في مجال ملاحة الإرشاد وأصحاب التجارب الكبيرة في الإرشاد بالمنطقة وخبروا دروبها وملاحها. إن الزمن المستغرق في إرشاد السفن غير معتبر، مقارنة بسلامة السفينة في البيئة البحرية.

4 - 4 سوق النقل البحري:

النقل البحري سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته فإذا قدر للشاحن أن يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار:

أ. معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحي لكل نوع من أنواع البضائع وبنود العقد المتعلقة بها.

ب. مراقبة سوق النقل الملاحي العالمي عن كثب ومعرفة أسعار النولون (إيجار السفينة) المختلفة لكل سوق.

فقد تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحي غير منتظم سعر نقل أقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتخذ خطأ ملاحيًا أطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحي لقسمين أساسيين هما، سوق الخطوط المنتظمة (Regular Shipping Lines)، سوق الخطوط غير المنتظمة (Irregular Shipping Lines).

4-5 سوق الخطوط المنتظمة:

تتسم خدمة الخطوط المنتظمة بتكلفة التشغيل العالية لكنها ثابتة لفترة طويلة من الزمن شركات النقل المنتظم تنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول والموانئ وتلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضائع المتوفرة في كل ميناء أو عدم وجودها فمن أجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقاً قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة أو فارغة. فضلاً عن أن هذه السوق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة ومنتظمة ونوعية السفن الممتازة وحالتها الجيدة وأعمارها الصغيرة. كما تتميز بصور قوائم بأسعار الشحن كل فترة (حوالي كل 3 أشهر) وغالبًا ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى غير المنتظمة. كما أن البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض الأسعار. العناصر المؤثرة على جدول الإبحار:

أ. حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس.

ب. العوائق السياسية.

جـ. العوائق التجارية المفروضة من قبل بعض الدول على منتجات دول أخرى.

د. الحروب والنزاعات والعمليات الإرهابية.

هـ. حالة الطقس السائد في بعض الأماكن.

و. قوانين الأمن المفروضة حديثاً.

4-6 سوق الخطوط غير المنتظمة:

وهو سوق السفن الجواله (السفن المستأجرة)، وفيه يتحدد السعر وفق نظرية العرض والطلب السائدة لكل نوع من المنتجات المطلوب نقلها. وينقسم هذا السوق إلى قسمين ثانويين هما:

أ. **سوق الناقلات.** ويقصد بها ناقلات النفط ومنتجاته والغازات المسالة.

ب. **سوق حاملات البضاعة.** السفن التي تنقل البضائع الصلبة والجافة.

4-7 أنواع شركات النقل البحري :

ينقسم العاملون في مجال النقل البحري إلى (ملاك سفن وخطوط ملاحية ووسطاء) فملاك السفن (Owners) يكون التعامل معهم في الغالب مباشرة إما مع الخطوط الملاحية أو مع كبار المنتجين في العالم، بحيث يتم إبرام عقود طويلة الأمد لرحلات منتظمة ذهاباً وعودة بين موانئ معينة، ويكون هذا غالباً في البضائع الصب ولعدد من الشحنات، حيث تعتمد على العرض والطلب في تنفيذ الاتفاقيات. إن عملية امتلاك وتشغيل السفن لا ينبغي أن يدخل إليها إلا من كان لديه إلمام بأنواع السفن وطريقة تشغيلها، وقوانين تشغيلها المحلية والعالمية حتى لا يصدم بمشكلات تنجم عنها خسائر جسيمة.

الخطوط الملاحية (Shipping Lines) هي شركات تقوم بتنظيم عملية الرحلات الملاحية بين الموانئ بشكل منتظم وبمعدلات تكاد تكون منضبطة وأحياناً يعوقها بشكل عارض بعض المشكلات السياسية والقانونية من استكمال رحلاتها المنتظمة، ولكنها بشكل عام تعد منتظمة. والخطوط الملاحية قد تكون مالكة للسفن أو مستأجرة وهي تتميز بانتظام رحلاتها في التشغيل واستخدامها لحاويات مختلفة المقاسات والأنواع كوسيلة تعبئة على السفن، وتتمتع بميزانيات عالية تكاد تفوق في قدرتها ميزانيات بعض الدول، ويكون معدلات دخلها السنوي أعلى من دخل بعض الدول، وهناك عدة خطوط رئيسية عالمية تهيمن على صناعة النقل البحري المنتظمة، ونذكر منها حسبما أكدته التقرير السنوي الصادر من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية «UNCTAD»، لعام 2018 م للشركات الأول :

أ. **Maersk Line.** وهي شركة دنماركية تعد أكبر شركة شحن في العالم وتضم عدد (651) سفينة، منها (249) سفينة مملوكة للشركة، (402) سفينة مستأجرة. كما تعمل في قطاعي الخدمات اللوجيستية والطاقة.

ب. **MSCLine.** شركة البحر المتوسط للشحن البحري (Mediterranean Shipping Company). شركة سويسرية يقع مقر الشركة في مدينة جنيف السويسرية، بينما يوجد ميناء عملياتها الرئيسي في مدينة أنتويرب البلجيكية. لديها (507) سفن، بما في ذلك (189) سفينة مملوكة، (318) سفينة مستأجرة

جـ. **CMA CGM Group.** يقع مقرها الرئيسي في مدينة مرسيليا الفرنسية، بينما يقع مقرها الثاني بولاية

فيريغينا. لديها (494 سفينة، بما في ذلك (116 سفينة مملوكة لها (378 سفينة مستأجرة. تعمل الشركة في (200 طريق شحن، بين (420 ميناء في (150 دولة، وقد حققت الشركة إيرادات بلغت (16 مليار دولار.

د. COSCO Line. شركة كوسكو الصينية China Ocean Shipping Company أكبر شركة نقل للمواد السائبة، لديها (331 سفينة، من بينها (82 سفينة مملوكة للشركة (249 سفينة مستأجرة. هـ. Hapag-Lloyd Line. هي شركة ألمانية تابعة لشركة نقل متعددة الجنسيات في ألمانيا تحمل الاسم نفسه تم دمجها في مايو/أيار الماضي مع شركة الملاحة العربية المتحدة.

و. Evergreen Line. هي شركة تايوانية تعمل في مجال النقل البحري وبناء السفن والحاويات والهندسة والتطوير العقاري. وأسفر الاندماج عن شركة شحن لديها (213 سفينة لدى الشركة (195 سفينة، من بينها (105 سفن مملوكة لـ (90 سفينة مستأجرة.

ز. OOCL Line. Orient Overseas Container Line يقع مقرها في هونج كونج ولديها (320 مكتباً في (70 دولة. يتكون أسطول الشركة من (97 سفينة، بما في ذلك (56 سفينة مملوكة للشركة.

ح. Yang Ming Line. Yang Ming Marine Transport Corp يقع مقرها في تايوان، ويتكون أسطولها من (95 سفينة، من بينها (45 سفينة مملوكة لها، و (50 سفينة مستأجرة.

يعد تعامل الخطوط الملاحية مباشرة مع التجار أمراً بالغ الصعوبة بسبب تعقيداتها وغموض قوانينها على التعامل البسيط لذا وجد ما يسمى بشركات الوساطة البحرية (Marine Brokerage)، وهي تلك الشركات التي تقوم بالتعامل بين التجار من مصدرين ومستوردين وبين الخطوط الملاحية، وهذه الشركات يجب أن تمتلك من الخبرات ما يؤهلها لتقديم خدمة تعين بها التجار على تحقيق أرباح مناسبة، وتبعدهم عن دهاليز وتعقيدات قوانين ولوائح الخطوط الملاحية. وقد تجمع شركات الوساطة البحرية بين عمل الوساطة البحرية وتقديم خدمات التخليص الجمركي والنقل الداخلي وبذلك توفر وقتاً أكثر وتعطي خدمة أفضل للتجار بما يضمن تكامل الخدمة التي يحصل عليها التجار.

4 - 8 الخرائط الملاحية:

من أكثر الخرائط البحرية المستخدمة للملاحة البحرية في البحر الأحمر هي خرائط البحرية البريطانية الأدميرالية والتي تأخذ الأرقام (157، 158، 159، 4704) إضافة إلى الخرائط ذات مقياس الرسم الكبير والتي توضح الممرات الملاحية والقنوات الضيقة.

التشريعات الدولية والملاحة البحرية في البحر الأحمر :

15 - 1 الاتفاقية الدولية لمنع التصادم - بروكسل 1972م :

5 - 1 - 1 التعريف بالاتفاقية. تعتبر الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر (COLREG) Collision Regulation قانون لتتظيم وضبط حركة المرور في البحر حيث أوضحت الاتفاقية الطرق السلمية للسير والسرعات الآمنة والوسائل التي يجب إظهارها في مختلف الحالات والظروف.

5 - 1 - 2 ملخص الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر. يتلخص في محاور أساسية هي:
أ. الطريق الواجب اتباعه في السير. أوضحت الاتفاقية في البحار المفتوحة أنه للسفينة الخيار

في السير يمين أو يسار السفينة الأخرى، بشرط المسافة الآمنة التي لا تثير الشك لدى السفينة الأخرى، وفي حالة الاقتراب أو التقاطع السفينة التي تقع أو ترى الجانب الأيسر لسفينة أخرى أن تخلي لها الطريق. أما السير في القنوات الضيقة فيجب أن يكون إلى أقصى اليمين، أما السير في مناطق الفصل المروري فيجب أن يكون بعيداً عن المنطقة الفاصلة وفي اتجاه السير العام الموصى به.

ب. **السرعة غير الآمنة.** نصت الاتفاقية على أن السرعة الآمنة هي السرعة التي تمكن السفينة من التوقف على مسافة آمنة من سفينة أخرى أو تمكّنها من تغيير خط سيرها لتجنب وقوع التصادم، خصوصاً عند المضائق أو القنوات الضيقة أو الرؤية الرديئة.

ج. **اتباع الأشكال أو الأنوار المعتمدة لبيان حالة السفينة.** حددت الاتفاقية وجوب إظهار أشكال معينة نهاراً وإضاءة أنوار معينة ليلاً في مواقع محددة من السفينة (المؤخرة والمقدمة، الجانب الأيسر، الجانب الأيمن) لبيان نوع السفينة (سفينة آلية، شراعية وصيد) والحالة التي عليها السفينة (ليست تحت السيطرة، مقيدة بغاطسها، محدودة القدرة على المناورة، قائمة القطر).

د. **اتباع الإشارات الضوئية والصوتية المعتمدة لبيان حالة السفينة.** أيضاً أوضحت اتفاقية بروكسل وجوب إظهار إشارات ضوئية أو صوتية معينة في ظروف الرؤية الرديئة، تبين ما إذا كانت السفينة متحركة أم متوقفة لاحقة أم ملحقة، تود الدوران إلى اليمين أم إلى اليسار وغير ذلك من الحالات.

5 - 2 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر - لندن 1974م

تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (Safety Of Life At Sea SOLAS) بأشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن على الإطلاق والتي أصبحت سارية المفعول في مايو 1980م. يتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية (SOLAS) في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن بما يتوافق مع سلامتها وسلامة من وما تحمل. وتكون دولة العلم مسؤولة عن ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات (SOLAS)، عبر إصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على أنه تم الالتزام بالمتطلبات. كما تسمح أحكام الرقابة للحكومات الموقعة على الاتفاقية بتفتيش سفن تابعة لدول متعاقدة أخرى إذا كانت هناك أسباب موجبة للاعتقاد بأن السفينة ومعدات لا تتوافق مع متطلبات الاتفاقية إلى الحد المطلوب، فيما يعرف برقابة دولة الميناء. يذكر أن الاتفاقية عدلت في مناسبات عديدة، منها ما يلي:

أ. سلامة الناقلات الصهرجية ومنع التلوث، المنفذ سنة 1981م.

ب. النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية، المنفذ سنة 1992م.

ج. نظام إدارة السلامة، المنفذ سنة 1993م.

د. النظام المنسق للمعاينة والإجازة للأطقم، المنفذ سنة 2000م.

هـ. نظام أمن السفن والمرافق المينائية 2002م.

تهتم هذه الاتفاقية بسلامة الأرواح من الكوادر البشرية العاملة في أطقم السفن الفنية والإدارية بالإضافة إلى الركاب، لذا ألزمت جميع الأعضاء بضرورة الإيفاء بمتطلبات الاتفاقية من شهادات ووثائق تؤكد

سلامة السفن وأهلية أطقمها (إن أهم الشهادات الواجب توفرها هي شهادة سلامة السفينة)، تعتبر الشرائح التالية هي محور اهتمام الاتفاقية:

- أ. سلامة طاقم السفينة.
- ب. سلامة الركاب.
- ج. سلامة البضائع.
- د. سلامة الملاحة البحرية.
- هـ. سلامة البيئة البحرية.
- و. أمن وسلامة السفن والمرافق المينائية.

5 3-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري - لندن 1973م

هي اتفاقية للمحافظة على البيئة البحرية من خطر التلوث الناجم عن تشغيل السفن، اعتمدت اتفاقية (Maritime Pollution) (MARPOL) في نوفمبر 1973م ثم اعتمد بروتوكول عام 1978 كرداً على سلسلة من حوادث ناقلات النفط التي وقعت قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، حيث دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في الأول من أكتوبر 1983م. ثم جاء بروتوكول 1997م للحد من انبعاثات أكسيد الكبريت والنروجين الناجمة عن تشغيل السفن.

تتألف الاتفاقية حالياً من ستة مرفقات فنية، تضم الأحكام التي تهدف إلى منع وتقليل التلوث من السفن والنتائج عن الحوادث أو بسبب العمليات التشغيلية الروتينية على السواء وشملت الاتفاقية عدد من المحاور والتعديلات هي:

- أ. منع التلوث بوقود السفن 1973م.
- ب. منع التلوث بالنفط 1978م.
- د. منع التلوث الناجم عن النفايات (القمامة) من السفن 1988 م.
- ج. منع التلوث بالمواد الضارة المغلفة والمغلقة المنقولة بحراً 1992م.
- د. منع التلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن 2003 م.
- هـ. منع تلوث الهواء بانبعاثات السفن 2005م.
- و. مكافحة التلوث بكميات كبيرة من المواد السائلة الخطرة 2007م.

5 4 - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين 1978م

الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STWC) Standard Training Watch keeping Certificates هي اتفاقية لتحديد معايير التدريب البحري ومعايير منح الشهادات للملاحين، اعتمدت يوم 7 يوليو 1978م ودخلت حيز النفاذ في 28 إبريل م 1984م. والغرض الرئيسي من هذه الاتفاقية هو تعزيز سلامة الأرواح والممتلكات في البحر وحماية البيئة البحرية من خلال تحديد معايير دولية كاتفاق مشترك للتدريب والإجازة والخفارة للملاحين.

اعتمدت التعديلات للاتفاقية في مانابلا يوم 25 يونيو عام 2010م، ودخلت حيز التنفيذ في الأول من يناير 2012 م بموجب إجراء القبول الضمني وتهدف إلى مواكبة التطورات في التكنولوجيا في الأجهزة والمعدات ووسائل الأمن والسلامة.

- نصت الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) على الشهادات التالية:
- أ. الشهادة الأهلية (Competency Certificate). تمنح من السلطة البحرية المختصة بناءً على سنين الخبرة وشهادة الكفاءة المرتبطة بحضور دورة تدريبية واللياقة الصحية.
 - ب. شهادة الكفاءة (Efficiency Certificate). شهادة تمنح نظير اجتياز دورة تأهيلية للمستوى المطلوب الترفيع له.
 - ج. الشهادة الصحية (Health Certificate). شهادة بعض فحوصات طبية من مركز مصدق له بالعمل.
 - د. شهادة المصادقة (Approval Certificate). تصديق من السلطة البحرية المختصة على الشهادة الأهلية.
- 5-5 الاتفاقية الدولية لقانون البحار - جامايكا 1982م. تعرف اختصاراً بـ(UNCLOS) United Nation Convention Law Of Sea اتفاقية دولية قسمت مياه وقاع البحار والمحيطات إلى مناطق، وبينت الحقوق والواجبات للدول والمنظمات المنضوية بتفصيل تام، فعرفت خط الأساس البحري الذي تقاس منه المياه الإقليمية، ونصت على أنه حد أدنى نقطة تصلها المياه في حالة الجزر في اتجاه البحر ثم تطرقت للنقاط التالية:
- أ. المياه الإقليمية (Territorial Sea). نصت على أنها المياه التي لا تزيد عن (12) ميلاً بحرياً مقاسة من خط الأساس البحري.
 - ب. المياه المتاخمة (Contiguous Zone). نصت على أنها المياه التي لا تزيد عن (24) ميلاً بحرياً مقاسة من خط الأساس البحري.
 - ج. المياه الاقتصادية الخالصة (Exclusive Economic Zone). نصت على أنها المياه التي لا تزيد عن (200) ميل بحري مقاسة من خط الأساس البحري.
 - ج. البحر المغلق (Enclosed Sea). نصت على أنه البحر الذي تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، ويتألف كلياً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر.
- بالتالي ووفقاً لما تقدم من نصوص لا وجود لمياه أعالي البحار في البحر الأحمر وبالتالي لا تنطبق حريات أعالي البحر في هذا البحر خاصة (صيد الأسماك، إقامة الجزر الصناعية والمنشآت التركيبية، البحث العلمي) إلا بتصريح أو عقد مبرم مع الدولة الساحلية، كذلك تعتبر الأنشطة المحظورة (تجارة الرقيق، التهريب والاعتداء على السفن) عبارة عن أنشطة يجب مراقبتها ومكافحتها من خلال سلطات الدولة الساحلية.
- عرفت الاتفاقية أيضاً وفرفت بين ثلاث سلطات للدولة الساحلية في البحار هي :
- أ. سلطة الدولة الساحلية Coastal state. وهي السلطة المسؤولة عن الإيفاء بالمتطلبات والمعايير الدولية لضمان سلامة إبحار جميع السفن التي تستخدم المياه الإقليمية والداخلية وبالتالي ضمان سلامة البيئة البحرية والمحطات البحرية وذلك عبر تقديم خدمات مساعدات الملاحة وخدمات الإرساد الجوية وخدمات الاتصالات وخدمات الإنقاذ.

- ب. **دولة العلم Flag state**. وهي السلطة المسؤولة عن الإيفاء بالمتطلبات والمعايير الدولية التي تضمن سلامة السفن التي تحمل علم الدولة (سواء أن كانت سفن وطنية حكومية أو سفن مسجلة غير وطنية) وما يجب أن يتوفر فيها من مواصفات بناء وتجهيزات وشهادات أهلية تضمن سلامة السفينة وسلامة الأشخاص وحماية البيئة البحرية وفقاً للمعايير والمتطلبات الدولية.
- ج. **دولة الميناء Port state**. وهي السلطة المسؤولة عن رقابة وتفتيش السفن الزائرة لموانئ الدولة للتأكد من تطبيق معايير السلامة البحرية والصحة المهنية وفقاً للمتطلبات الدولية وبالتالي ضمان سلامة الموانئ والنقل البحري.

حقوق الدول غير الدولة الساحلية. ما يجب الانتباه إليه أن القانون منح الملاحة البحرية حقوقاً مثل المرور البريء والمرور العابر للسفن والطائرات بأنواعها المختلفة، فالمرور البريء هو حق للسفن بالمرور خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية دون الإخلال بأمن وسلامة هذه الدولة، ويشترط فيه لكي يكون بريئاً (السرعة، التواصل وأن يكون فوق السطح)، والمرور العابر هو حق للسفن والطائرات بالمرور خلال المضائق الدولية دون الإخلال بأمن وسلامة هذه الدولة الساحلية وكذلك يشترط فيه السرعة والتواصل، فعلى جميع السفن والطائرات والسلطات البحرية في دول الحوض أن تعي تلك الأحكام من أجل أمن وسلامة الملاحة والتقيد بالنظم والأعراف الدولية الخاصة بالملاحة البحرية.

مخاطر الملاحة البحرية في البحر الأحمر:

6-1 القرصنة البحرية :

6-1-1 تعريف القرصنة البحرية:

وفقاً للاتفاقية الدولية لقانون البحار لسنة 1982م تعرف القرصنة البحرية على أنها أعمال الاعتداء والعنف من سفينة خاصة على سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في مياه خارج الاختصاص الإقليمي لأي دولة، وبهذا التعريف نجد أن مفهوم القرصنة البحرية يتعدى كونه سطو قراصنة على سفينة منعزلة، بل حتى الأعمال الإرهابية التي ترتكب ضد السفن بالتفجير تعتبر أعمال قرصنة بحرية.

6-1-2 القرصنة البحرية جنوب البحر الأحمر:

ظهرت القرصنة البحرية في البحر الأحمر بظهورها على السواحل الصومالية وخليج عدن في العام 1991م عقب انهيار حكومة الرئيس الصومالي محمد سياد بري، وعمت الفوضى الدولة الصومالية وانهارت القوات البحرية الصومالية وأصبح الساحل الصومالي مرتعاً للجماعات المنظمة وغير المنظمة لسرقة الموارد البحرية الصومالية وفي مقدمتها جرف الأسماك بسفن الصيد الأجنبية العملاقة والتضييق على صغار الصيادين الصوماليين كما استغلت بعض الدول والمنظمات غياب القوات البحرية وجعلت من المياه الصومالية مكباً للنفايات، لهذا وذاك اضطر الصيادون الصوماليون وبعض من جنود البحرية إلى الدفاع عن مهنتهم وأرزاقهم بأعمال السطو على تلك السفن.

6-1-3 تطور القرصنة البحرية جنوب البحر الأحمر:

تطورت أعمال السطو والقرصنة وبلغت ذروتها ما بين الأعوام (2008 - 2012م) عندما تحولت أعمال القرصنة البحرية من الساحل إلى المياه الدولية واستهدفت سفن النقل البحري على خليج عدن

والمحيط الهندي وبحر العرب، بواسطة قوارب مسلحة وذات سرعات عالية وبدأت باعتراض وتوقيف ناقلات النفط العملاقة واستحدثت أسلوب أخذ الرهائن مقابل الفدية المالية. من بينها حادثة اختطاف الناقلة السعودية (سيريس ستار) العام 2008م. راجع إحصائية حوادث القرصنة البحرية في الجدول رقم (5).

6-1- تدويل القرصنة البحرية والتدخل العسكري. تم تدويل قضية القرصنة بعد صدور أول قرار أممي بالرقم (1816) سنة 2008م أجاز فيه استباحة المياه الإقليمية الصومالية بحجة ملاحقة القراصنة، الأمر الذي أدى إلى وصول عدد من السفن الحربية والكثير من القوات متعددة الجنسيات إلى الساحل الصومالي والجيبوتي بدواعي حماية الملاحة والنقل البحري، صحيح قد انحسرت أعمال القرصنة البحرية ووصلت إلى ما دون (5) الخمسة حوادث في العام 2018م بعد أن وصلت (178) في العام 2011م، لكن ظلت الأساطيل الحربية في تزايد مستمر، بل نجم عن ذلك إنشاء العديد من القواعد العسكرية في الصومال وجيبوتي، والقواعد (قاعدة أمريكية، فرنسية، صينية، تركية). مما يشكل تهديداً أمنياً على دول الحوض.

6 - 2 الهجمات الحوثية على حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر:

إثر سقوط نظام الرئيس علي عبد الله صالح في اليمن بعد احتجاجات 2011م دخلت البلاد في حالة فوضى عارمة ثم ما لبثت أن استقرت بعد انتخابات رئاسية 2012م فاز بها كمشرح وحيد عن حزب المؤتمر الشعبي عبد ربه منصور هادي، لكن سرعان ما انقضت جماعة الحوثي على العاصمة صنعاء وأعلنت انقلابها على الشرعية في اليمن 2014م فكانت ردة الفعل من التحالف العربي بقيادة المملكة العربية السعودية بعمليات عسكرية لاستعادة الشرعية في اليمن تحت مسمى عاصفة الحزم، ردت جماعة الحوثي بعدد من الهجمات على سفن النقل البحري في البحر الأحمر، حيث تعرضت ناقلات النفط السعودية لحوادث متكررة في ميناء الحديدة 2018م، مما أثر سلباً على أداء الشركات والخطوط الملاحية المستخدمة لمجرى البحر الأحمر. الأمر الذي نجم عنه زيادة في تكلفة التأمين البحري وإزدياد الوجود الأجنبي شمال باب المندب في أرخبيل دهلك والساحل الإرتري.

6-3 تحالفات الخطوط والشركات الملاحية:

يشهد النقل البحري عملية تحول كبيرة في تشكيل تحالفات تجارية بين كبرى الخطوط الملاحية، حيث تضافرت جهود أهم عشر خطوط ملاحية لتبقى تحت لواء ثلاثة تحالفات عالمية، تسيطر هذه التحالفات على 92% من تجارة الشرق والغرب والتحالفات هي :

- أ. **Ocean Alliance**. ويضم شركات (EVERGREEN COSCO، CMACGM OOCL)، والذي يعمل في (38) مسار بسعة (3، 8) مليون طن وعدد (330) سفينة.
- ب. **The Alliance**. ويضم شركات (Hapag Lloyd، YANG MING، ONE) والذي يعمل في (31) مساراً بسعة (3، 5) مليون طن وعدد (249) سفينة.
- ج. **Alliance Two**. ويضم شركات (MAERSK LINE، MSC) والذي يعمل في (44) مساراً بسعة (2، 1) مليون طن وعدد (185) سفينة.

هذه التحالفات وإن كانت تخدم مصالح مشتركة لتلك الخطوط والشركات الملاحية ولكنها ستلقي

بظلال سالبة على الأسطول التجاري لدول الحوض، حيث لا تستطيع السفن التجارية لدول الحوض منافسة تلك الشركات العملاقة وحتى داخل موانئ البحر الأحمر نفسه مما يؤثر سلباً على حركة الملاحة الداخلية بالسفن المحلية لدول الحوض.

6-4 محاولات البحث عن طرق بديلة للبحر الأحمر:

طريق الحرير مشروع قديم يعود للقرن الثاني قبل الميلاد وهو يربط دول آسيا الشرقية بأوروبا الشرقية والغربية، في نهاية العام 2013م تم الإعلان من قبل الرئيس الصيني شي جين عن ضربة البداية في المشروع بمسماه الجديد (الحزام والطريق) وهو مجموعة طرق برية وطريق بحري يربط بين أكثر من (66) دولة وتشارك فيه (123) دولة أبرزها روسيا والهند وباكستان وإيران وفرنسا وبريطانيا، هذا المشروع رغم أن الطريق البحري يمر عبر البحر الأحمر، إلا أنه بالتأكيد ستخصص الطرق البرية من حجم التجارة العابرة بالبحر الأحمر مما قد يؤثر سلباً على العائد الاقتصادي من الخدمات (الإرشاد، إعادة التزود بالوقود ومواد الإعاشة، البحث والإنقاذ، رسوم عبور قناة السويس) التي تقدمها دول الحوض وموانئها للأسطول التجاري العالمي الذي يمر الآن.

6-5 الحوادث البحرية:

الحادثة البحرية هي النازلة التي تحل بالسفينة نتيجة تعرضها لأي من الأخطار البحرية وتلحق ضرراً بالسفينة أو طاقمها أو ركابها أو البضائع المحمولة أو بالبيئة، إن أنواع حوادث السفن يمكن حصرها في (التصادم، الغرق، الجنوح، الحرائق). البحر الأحمر من أقل المجاري البحرية شهوفاً للحوادث البحرية، لكن على قلتها تعتبر حادثة غرق السفينة السلام في العام 1998م قبالة السواحل المصرية قادمة من ميناء ضبا السعودي حادثة مروعة للسلامة البحرية، كان لها تأثيرها على حركة الملاحة البحرية، رغم أن الحادث يعتبر ناتجاً من سوء الإدارة وإهمال وطاقم السفينة.

6-5-1 المخاطر الملاحية:

- أ. طبيعة البحر الأحمر الجغرافية وخصائصه الاقتصادية والتجارية تنجم عنها العديد من المخاطر أو الأخطار الملاحية التي تهدد سلامة الملاحة البحرية تتمثل في النقاط التالية:
- ب. انتشار الشعب المرجانية في نهايتي البحر الأحمر وبالقرب من السواحل وحول الجزر يمثل خطراً على الملاحة البحرية.
- ج. كثرة المضائق والممرات الملاحية (باب المندب، مضيق تيران، مضيق قوبال) خليج العقبة خليج السويس.
- د. كثافة حركة المرور على البحر الأحمر (60) سفينة في اليوم هذا إلى جانب سفن الصيد وسفن الزهة ليصل العدد إلى ما يقارب (100) سفينة في اليوم.
- هـ. المسارات الملاحية العرضية أو ما يعرف بـ (السابلة العرضية) والمتمثلة في المسارات الملاحية (سفاجا - ضبا)، (سفاجا - ينبع)، (جدة - سفاجا)، (جدة - بورتسودان)، (سواكن - جدة) (جيزان - مصوع)، (الحديدة - عصب). فجميع هذه المسارات تمثل خطراً على المسار الدولي للملاحة الدولية باب المندب - السويس.

هـ. قلة مساعدات الملاحة في بعض الجزر القريبة من خط الملاحة الدولي وخاصة عند أرخبيل دهلك الإرتري وعدم صيانة بعض مساعدات الملاحة في الساحلين الشرقي والغربي. كل هذا يجعل الربان والملاحين في حالة تأهب مستمرة.

و. ندرة مراكز البحث والإنقاذ فيما عدا مركز تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحري فرعية البحر الأحمر وخليج العقبة الموجود بجدة. يجعل زمن الاستجابة عالي جداً بالنسبة لنداءات ورسائل الاستغاثة من السفن.

6-5- 2 التلوث البحري. لا يقتصر أثر التلوث بالنفط والمواد الأخرى الخطرة والضارة أو السامة على الأثر البيئي للبحر الأحمر والأحياء المائية بل يتعداه فيصبح مهدداً للملاحة البحرية نسبة للتغير الذي يحدثه على شكل ولون المياه التي قد تخفي بعض الأخطار الملاحية أسفلها فتسبب الحوادث للسفن.

1-7 نتائج:

7-1- 1 تعاضد أهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر:

تعاضدت أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية نتيجة ثلاثة أحداث كبرى. الحدث الأول جغرافي وهو افتتاح قناة السويس في العام 1869م وخطوات التوسعة التي تتم بين الفترة والأخرى، آخرها كان في العام 2017م بافتتاح القناة الثانية، حيث اختصرت القناة مسافة (6000) ستة آلاف ميل بحري للسفن التي كانت تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح قادمة من شرق وجنوب آسيا قاصدة القارة الأوروبية ووفرت زمناً قدره (15) يوماً للناقلات ذات السرعة (20) عقدة. الحدث الثاني اقتصادي وهو ظهور النفط في دول الخليج في العام 1932م ابتداءً بالكويت، حيث نشط الطريق الملاحي بحر العرب البحر الأحمر البحر المتوسط ومنه إلى دول غرب وشمال أوروبا. الحدث الثالث سياسي عسكري وهو ظهور الكيان الصهيوني على أرض الدولة الفلسطينية 1948م، الحروب العربية الإسرائيلية (1967م - 1973م)، القرصنة البحرية 2008م والإرهاب البحري 2017م بعدها أصبح البحر الأحمر ميدان تنافس دولي.

7-1- 2 استحقاقات ومكاسب دول الحوض نتيجة للقانون الدولي للبحار:

مع التوقيع على الاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982م ودخولها حيز التنفيذ في العام 1994م، أصبح البحر الأحمر عبارة عن بحيرة لدول الحوض، بما فيها من ثروات وموارد بحرية حية وغير حية حيث منح القانون الدولة الساحلية الحق السيادي في المياه الإقليمية والحق التنموي في المياه الاقتصادية التي تمتد حتى (200) ميل بحري، مع العلم أن البحر الأحمر وبحسب تصنيف الاتفاقية نفسها أنه بحر شبه مغلق لا يتعدى أقصى عرض فيه (180) ميلاً بحرياً.

7-1- 3 ازدياد الفرص الاستثمارية بنشاط حركة السفن على الطريق الملاحي:

تزداد الفرص الاستثمارية لدول الحوض كلما ازدادت ونشطت الخطوط الملاحية والشركات العاملة على الطريق الملاحي الرابط بين جنوب آسيا والقارة الأوروبية، من هذه الفرص إنشاء الموانئ المحورية التحويلية، وازدياد نشاط التجارة العابرة للحدود (Transit) وإنشاء محطات إعادة التزود بالوقود ومواد الإعاشة للناقلات والسفن، وإقامة مراكز البحث والإنقاذ وتقديم الخدمات الملاحية المختلفة.

7- 1 - 4 التطور التكنولوجي في أنظمة الملاحة ساعد في زيادة التبادل التجاري:

إن التبادل التجاري بين دول الحوض في مختلف السلع والخدمات ضارب في القدم ويعتبر فرصة كبيرة لتبادل المنافع والمصالح، ازداد حجم التبادل التجاري بعد ظهور التقنية الحديثة على أنظمة الملاحة الخاصة بالسفن ومساعدات الملاحة على أرض الواقع مما كان له الأثر في سلاسة النقل والملاحة البحرية.

7- 1 - 5 موقف دول المنطقة من التشريعات الخاصة بالملاحة البحرية إيجابي:

يحمد لدول حوض البحر الأحمر أنها جميعاً أعضاء في كثير من الاتفاقيات الدولية البحرية أهمها وأكبرها (SOLAS، MARPOL، STWC، UNCLOS)، الأمر الذي يؤكد اهتمام حكومات هذه الدول والسلطات البحرية المختصة بسلامة الملاحة البحرية كل في منطقته البحرية مما يحقق التكامل والتعاون في سلامة الملاحة البحرية والبيئة البحرية في البحر الأحمر.

7- 1 - 6 التقاطعات والتباينات الأيديولوجية بين دول الحوض تضعف التعاون:

يحتضن البحر الأحمر على جانبيه أكبر ثلاث قوميات مختلفة التكوين والتوجهات منذ فجر التاريخ، هي القومية العربية الإسلامية والقومية الصهيونية اليهودية والقومية الكاثوليكية المسيحية وتسعى كل قومية عبر الحكومات الوطنية والإسناد الأجنبي على الحصول على نصيب الأسد من الثروات البحرية وتحقيق الوجود السياسي والأمني في البحر الأحمر، مما يشكل عائقاً كبيراً يحول دون التعاون والتنسيق في المجالين السياسي والأمني.

7- 1 - 7 القرصنة والإرهاب والتلوث البحري مهددات تعترض الملاحة البحرية في البحر الأحمر:

إن معدل صعود وهبوط حوادث القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن في السنوات الأخيرة (2011 - 2019) من المخاطر الرئيسية للملاحة البحرية في البحر الأحمر، يليها الهجمات الإرهابية الصاروخية من قبل الجماعات الحوثية المدعومة من قبل إيران، ثم التلوث البحري الناجم عن تشغيل وحوادث السفن، حيث يعتبر التلوث قضية كبرى تشغل دول الحوض عن سلامة الملاحة والبيئة البحرية في البحر الأحمر. 7- 1 - 8 تحالف الشركات الملاحية الكبرى له الأثر السالب على شركات النقل المحلية. تستحوذ الشركات والخطوط الملاحية ما يقدر بـ 70% من حجم النقل البحري عبر خطوط منتظمة تمر بالبحر الأحمر وتغذي معظم موانئ دول الحوض بمختلف المواد والمنتجات والسلع مما يقلل من فرص عمل الأساطيل التجارية لدول الحوض، ومع اتجاه هذه الخطوط العالمية للتحالفات والتكتلات التجارية أصبحت الخطوط غير المنتظمة التي تعمل فيها أساطيل دول الحوض في تحدٍ حقيقي للبقاء والمنافسة.

7- 1 - 9 غياب فكرة النظام الموحد لتفتيش ومراقبة السفن لموانئ دول الحوض:

رغم أن دول الحوض أعضاء في معظم الاتفاقيات الدولية البحرية، إلا أن هذا الأمر الإيجابي ينقصه التعاون والإجماع على تكوين إئتلاف بمذكرة تفاهم (النظام الموحد لتفتيش ومراقبة السفن) تهتم بوضع معايير لأمن وسلامة السفن الزائرة إلى موانئ الحوض بما يضمن استيفاء هذه السفن للمتطلبات الدولية للسلامة والأمن البحري وحماية البيئة البحرية وأن تضطلع سلطات الموانئ عبر (سلطة دولة الميناء) بإجراء

المعاينات والفحص والتفتيش والمراقبة لكل السفن الزائرة دون تمييز وذلك أسوة بالدول التي سبقتنا في هذا الإتلاف، كمذكرة تفاهم دول جنوب وشرق البحر المتوسط 2000 م ومذكرة تفاهم الرياض لدول الخليج العربي 2004 م .

8 - 2 توصيات :

8 - 2 - 1 في مجال سلامة الملاحة البحرية. تتمثل في الآتي :

أ. إنشاء هيئة للسلامة البحرية على مستوى دول الحوض للنظر وترتيب قضايا سلامة الملاحة البحرية في البحر الأحمر.

ب. تسارع الخطى نحو صياغة وتنفيذ مذكرة تفاهم بين سلطات موانئ دول الحوض للعمل بالنظام الموحد لتفتيش ومراقبة السفن الأجنبية المعمول به في الدول الأوروبية ودول الخليج، وذلك للحد من وصول أي سفن غير مستوفية لمتطلبات الأمن والسلامة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبالتالي المحافظة على سلامة الملاحة البحرية وسلامة البيئة البحرية في البحر والمناطق البحرية.

ج. الإسراع في إنشاء عدد ثلاثة مراكز للبحث والإنقاذ البحري على طول الخط الملاحي بالبحر الأحمر، اثنان منها على الساحل الغربي وواحد على الساحل الشرقي من أجل تلافي وقوع أي حوادث تؤثر على حركة الملاحة البحرية أو على البيئة البحرية بالتلوث النفطي والمواد الخطرة والمشعة.

د. ضرورة التوسعة في إنشاء مساعدات ملاحية في المناطق والجزر التي تطلب مزيداً من المساعدات كجزر دهلك الإترية ومدخل خليج العقبة.

هـ. إدامة الاتصال بوكالات المنظمة البحرية عبر السلطات البحرية المختصة للاستفادة من الخبرات والتقنيات في مجال سلامة الملاحة البحرية في التدريب والأنظمة الملاحية.

8 - 2 - 2 في مجال التنمية الاقتصادية.. تتمثل في الآتي :

أ. العمل على إنشاء محطات ومراكز الخدمات البحرية على طول الخط الملاحي بالبحر الأحمر وعلى جانبي الساحل الشرقي والغربي لتقديم خدمات (إعادة التزود بالوقود وإعادة التزود بمواد الإعاشة) من أجل دعم وإنعاش إقتصاد دول الحوض.

ب. التوسعة في إنشاء الموانئ المحورية للتجارة العابرة (Transit Trade) لدول الحوض والدول التي تقع من خلفها وذلك من أجل الاستمرار في إنعاش حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر.

8 - 2 - 3 في مجال حماية البيئة البحرية الداعمة لسلامة الملاحة.. تتمثل في الآتي :

أ. تكامل المراكز والخطط على مستوى دول الحوض لمواجهة وقوع أي حوادث للتلوث النفطي والمواد الخطرة والمشعة وإدامة هذه المراكز بالمعلومات على مدار الساعة بحركة الملاحة البحرية بالبحر الأحمر.

ب. دعم وإنعاش الهيئة الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERSGA) بإقامة البرامج والأنشطة الداعمة لسلامة البيئة البحرية.

8 - 2 في مجال الأمن البحري الداعم لسلامة الملاحة.. تتمثل في الآتي:

- أ. العمل على تكوين تحالف عسكري بين دول الحوض أو على الأقل بين الدول العربية وذلك بإنشاء قوة بحرية مشتركة تتمركز في عدد من القواعد على طول الخط الملاحي للتنسيق والتعاون ودرء أي مهددات للأمن والسلامة البحرية في البحر الأحمر.
- ب. العمل على تبادل الخبرات والتقنيات البحرية بين القوات البحرية لدول الحوض أو بين الدول العربية في مجال مكافحة التهديدات البحرية كالقرصنة البحرية والإرهاب البحري والتلوث البحري، والتي من شأنها أن تعرقل حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر وفي الموانئ البحرية لدول الحوض.

قائمة الصور والجدول والأشكال

م	النوع	العنوان
1	الصور	الفنار
2		العلامة الملاحية
3		خط التطابق
4		سفينة الفنار
1	الجدول	المسافات بين موانئ دول الحوض
2		علامات الاتجاهات الرئيسية
3		العلامات الجانبية
4		العلامات الجانبية المعدلة
5		إحصائية عن حوادث القرصنة البحرية جنوب البحر الأحمر الأعوام (2008 - 2018) م
1	الأشكال	نظام الإبلاغ الأمني من داخل السفينة (SSAS)
2		نظام مراقبة حركة السفن (VTS)
3		نظام تحديد الهوية والمراقبة بعيدة المدى (LERT)
4		علامة الخطر المعزول
5		علامة المياه الآمنة
6		علامة المياه الخاصة

الصور

الصورة رقم (1)
الفتار



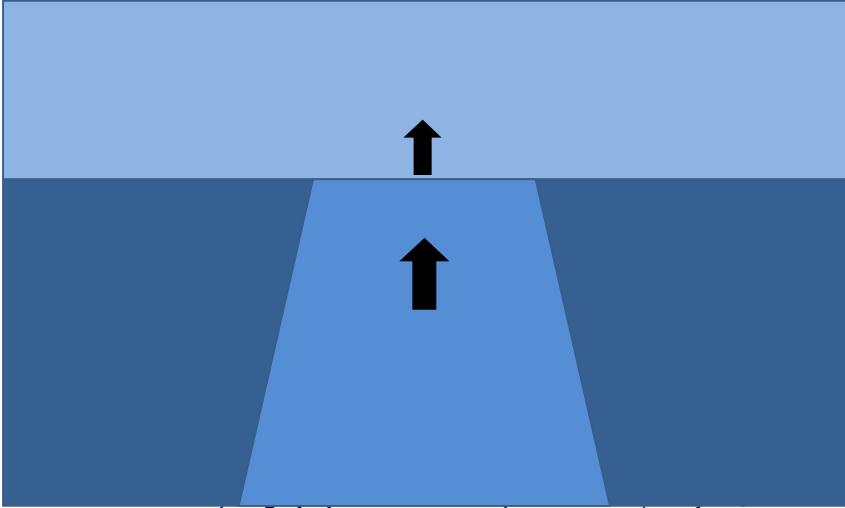
المصدر : نشر ة الملاح ة البح رية – كلية القياة والأركان السو ءانية.

الصورة رقم (2)
العلامة الملاحية



المصدر : نشر ة الملاح ة البح رية – كلية القياة والأركان السو ءانية.

الصورة رقم (3)
علامة التطابق



الصورة رقم (4)
سفينة الفنار



المصدر : نشرة الملاحة البحرية - كلية القيادة والأركان السودانية.

المسافات بين موانئ دول الحوض
الجدول رقم (1)

الميناء	المخا	الحديدة	جازان	جدة	شرم الشيخ	العقبة	السويس	سفاجا	بورسودان	سواكن	مصوع	عصب	جيبوتي
المخا	0	80	210	620	1090	1190	1240	1150	570	540	240	30	60
الحديدة	80	0	130	540	1010	1110	1160	1070	490	360	210	120	150
جازان	210	130	0	410	880	980	1060	890	310	280	180	240	290
جدة	620	540	410	0	470	570	720	480	150	150	360	540	570
شرم الشيخ	1090	1010	880	470	0	100	180	60	560	590	750	1020	1050
العقبة	1190	1110	980	570	100	0	250	160	660	690	850	1120	1150
السويس	1240	1160	1060	720	180	250	0	240	740	770	1070	990	1020
سفاجا	1150	1070	890	480	60	160	240	0	500	530	830	1100	1030
بورسودان	570	490	310	150	560	660	740	500	0	30	330	600	630
سواكن	540	360	280	150	590	690	770	530	30	0	300	570	600
مصوع	240	210	180	360	750	850	1070	830	330	300	0	270	300
عصب	30	120	240	540	1020	1120	990	1100	600	570	270	0	30
جيبوتي	60	150	290	570	1050	1150	1020	1030	630	600	300	30	0

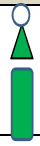
المصدر : الباحث

الجدول (2)
علامات الاتجاهات الرئيسية

الاتجاه				البيان
الغرب	الشرق	الجنوب	الشمال	
				الشكل واللون
أبيض	أبيض	أبيض	أبيض	لون النور
مجموعة وميض (9) ث سريعة تليها طويلة (15)	مجموعة سريعة (3) ومضات كل (10) ث	مجموعة سريعة (6) ومضات كل (15) ث	وميض سريع	وتيرة النور

المصدر : الباحث

الجدول (3)
العلامات الجانبية

الجانب		البيان
الأيسر	الأيمن	
		الشكل واللون
احمر	اخضر	لون النور
وميض مستمر او ومضة واحدة او مجموعة ومضات	وميض مستمر او ومضة واحدة او مجموعة ومضات	وتيرة النور

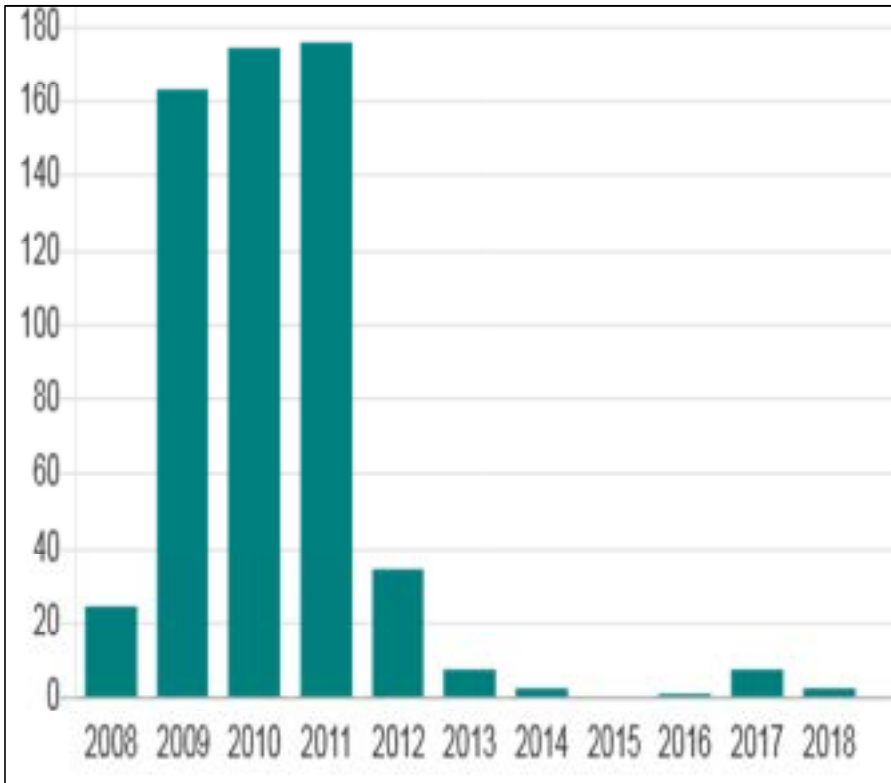
المصدر :الباحث

الجدول (4)
العلامات الجانبية المعدلة

الجانب		البيان
الأيسر	الأيمن	
		الشكل واللون
احمر	اخضر	لون النور
مجموعة ومضات مركبة	مجموعة ومضات مركبة	وتيرة النور

المصدر : الباحث

الجدول (5)
إحصائية عن حوادث القفرصة البحرية جنوب البحر الأحمر
الأعوام (2008 - 2018) م



المصدر :الباحث

الاشكال

الشكل (1)

نظام الإبلاغ الأمني من داخل السفينة (SSAS)



المصدر : موقع الدومان على الشبكة العنكبوتية

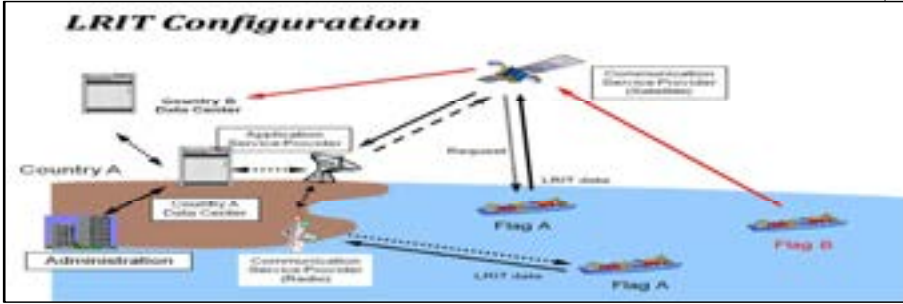
الشكل (2)

نظام مراقبة حركة السفن (VTS)



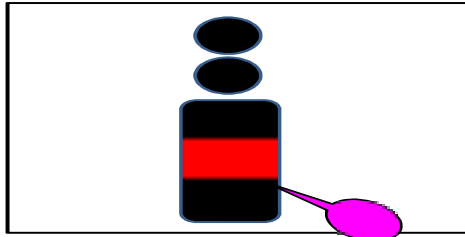
المصدر : موقع الدومان على الشبكة العنكبوتية

الشكل (3)
نظام تحديد الهوية والمراقبة بعيدة المدى (LERT)



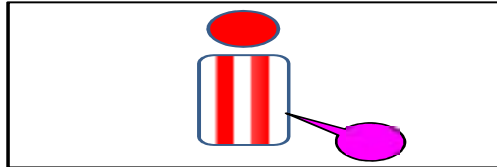
المصدر : موقع الدومان على الشبكة العنكبوتية

الشكل (4)
علامة الخطر المعزول



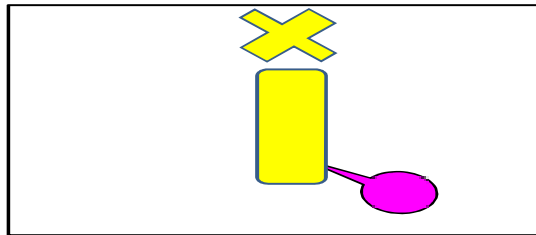
المصدر : الباحث

الشكل (5)
علامة المياه الآمنة



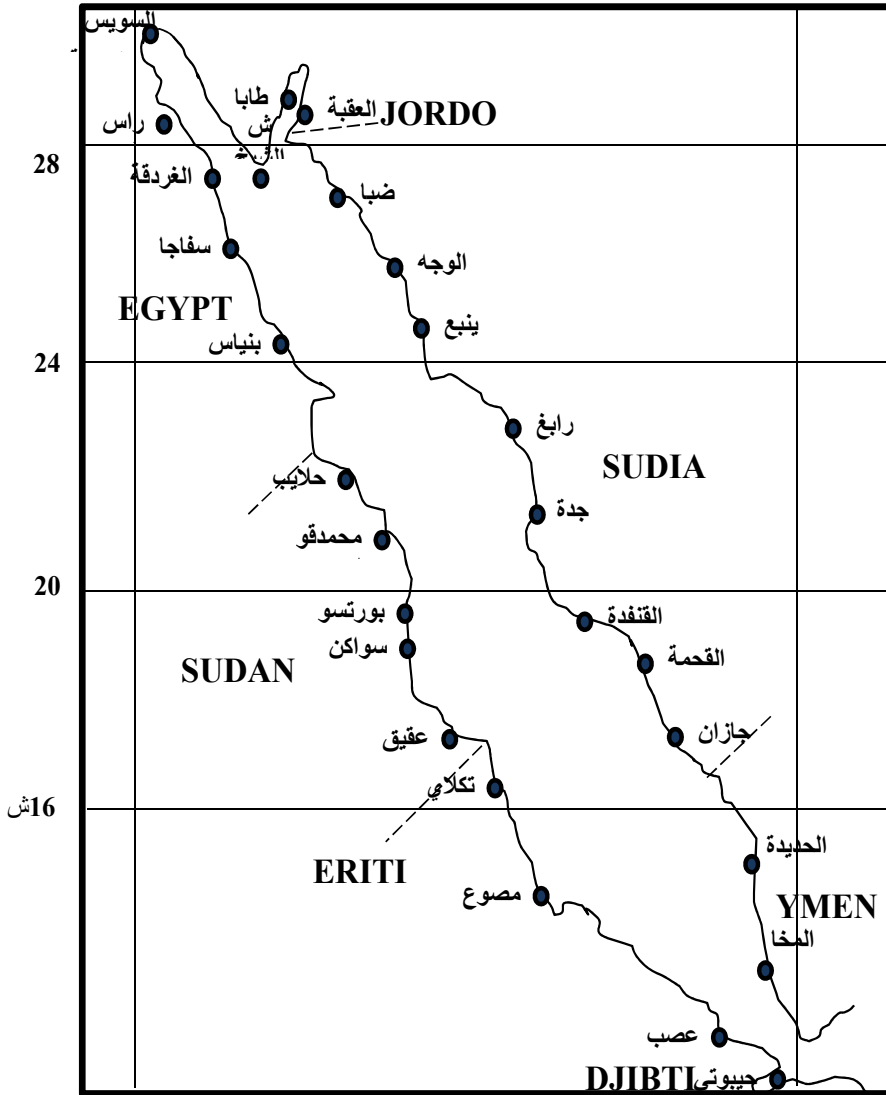
المصدر : الباحث

الشكل (6)
علامة المياه الخاصة



المصدر : الباحث

الملحق (أ)
موانئ دول الحوض



032 شق

043 30

المصدر : الباحث

المصادر والمراجع

أ. القرآن الكريم .

المراجع

أ. الكتب .

(1) حقوق الدولة الساحلية من منظور القانون الدولي العام والقانون الدولي للبحار، د مختار أحمد دوشان، 2014م.

(2) المدخل إلى العلوم القانونية، الأستاذ محمد محمود عبد الله، 1999م.

(3) الملاحة العامة، عميد. عادل أحم المصطفى، محاضر بكلية الدراسات البحرية والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للنقل البحري 1991م.

ب. المقالات الشخصية.

(1) الدكتور مهندس بحري، محبوب حسن محمد، عضو الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، محاضر بجامعة الخرطوم، مدير إدارة بوزارة البيئة والتخطيط العمراني، بمكتبه بوزارة البيئة بالخرطوم أبريل 2020م.

(2) اللواء بحري ركن (م) الصادق عبد الله، عضو المفوضية القومية للمناطق البحرية، جمهورية السودان، باحث وكاتب في الشؤون البحرية، موجه سابق بالأكاديمية العسكرية العليا، المقابلة عبر الهاتف بالخرطوم مايو 2020م.

ج. المعاهدات الدولية .

(1) الإتفاقية الدولية لمنع التصادم - بروكسل 1910م وتعديلاتها.

(2) الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري - لندن 1973م وتعديلاتها.

(3) الإتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحر، هيئة الأمم المتحدة، المنظمة البحرية وثيقة 1974 وتعديلاتها.

(4) الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاجازة والخفارة للملاحين 1978م وتعديلاتها.

(5) الإتفاقية الدولية لقانون البحار - جامايكا 1982م.

د. البحوث العلمية.

(1) دليل الضو محمد فضل الله، الدفاع عن الساحل السوداني ضد العدائيات البحرية المحتملة، بحث زمالة، كلية الحرب العليا، الأكاديمية العسكرية العليا، 2001م.

(2) عارف الرباطي، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، رسالة ماجستير، 2011م.

(3) فتح الرحمن جبارة العوض الخضر، أهمية ترسيم خط الأساس البحري للمحافظة على حقوق الدولة الساحلية (دراسة حالة الساحل السوداني) بحث منشور، كلية الدراسات العليا، جامعة كرري، 2017م.

هـ. النشرات الأكاديمية.

(1) وزارة الدفاع، كلية القيادة والاركان المشتركة، نشرة الحرب البحرية، 2015م .

(2) دراسة عن الساحل السوداني المعالم والثروات، ورقة عسكرية، أعدها المقدم بحري ركن فتح الرحمن جبارة العوض 2014م.

(3) نشرة الملاحة البحرية. كلية القيادة والاركان المشتركة، الجناح البحري، 2017م.
والتقارير الحكومية. التقرير السنوي الصادر من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية «UNCTAD»، لعام 2018 م، نادي سلامة.

ز. الشبكة العنكبوتية.

(1) موسوعة المعرفة <https://www.marefa.org>.

(2) موسوعة الدومان www.aldouman.com.

(3) موقع الامم المتحدة، القانون الدولي للبحار.

اتحاد الدول المطلة على حوض البحر الأحمر

باحثة- دولة الإمارات العربية المتحدة

د. أمينة العريمي

مقدمة:

جاء مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن لتتوجاً لجهود سياسية واقتصادية وأمنية مشتركة بين تلك الدول التي كونت ما يطلق عليه مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن (المملكة العربية السعودية، جمهورية اليمن، جمهورية السودان، جمهورية جيبوتي، جمهورية الصومال الفيدرالية، جمهورية مصر العربية، جمهورية ارتريا، المملكة الأردنية)، فبعد أن وجدت تلك الدول نفسها أمام ولادة تحالفات إقليمية ودولية جديدة تستهدف أمنها القومي وتحاول السيطرة على أهم الممرات المائية (البحر الأحمر، خليج عدن) من خلال تنظيمات إرهابية ما كان لها أن تقوى لولا الدعم الذي تلقتة من بعض الجهات الإقليمية والدولية في محاولة منها لإرباك المشهد السياسي في تلك الدول تارة ومحاولة لإجبار الأنظمة السياسية للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن على الانكفاء داخلياً وتعطيل مسيرة التنمية تارة أخرى، خاصة أن جزءاً من تلك التنظيمات الإرهابية باتت تشكل رقماً صعباً في الحسابات الدولية ولها القدرة على الإخلال بالميزان الدولي والتأثير في السياسة الدولية بل وفرضت على المجتمع الدولي إقرار بتطوير قانون لمكافحة القرصنة البحرية التي أصبحت اليوم من أهم التحديات التي تواجه الدول الحديثة.

مفهوم البحر الأحمر :

البحر الأحمر: يتفرع من المحيط الهندي الذي كان يعرف عند العرب ببحر الهند الأعظم⁽¹⁾، والبحر الحبشي⁽²⁾ ذراعان أو شعبتان أو خليجان في مصطلح الجغرافيين العرب، الشرقي منهما هو بحر فارس⁽³⁾، ويسمونه أيضاً بحر عُمان وبحر البحرين وكلها بحر واحد على ساحله الشرقي بلاد فارس وعلى ساحله الغربي بلاد العرب⁽⁴⁾، وعند رأسه بلاد الرافدين، وينتهي هذا الخليج إلى الأبله وعبادان، وهو بوجه عام على شكل مثلث تنتهي إحدى زواياه إلى بلاد الأبله، وكانت تطل على ساحله الشرقي من المدن البحرية سيراف وهرمز وعلى ساحله الغربي جرهه بالإحساء، وصحار مسقط ودبا وجلفار وتوام من بلاد عُمان ودوحة قطر، ومن جزره خارك وأوال وقيس والبحرين وكاوان، ويتصل هذا الخليج عند مخرجه غرباً بالخليج البربري وبحر الزنج الذي ينتهي بجزيرة قبلو، وشرقاً ببحر لا روي أكبر بحار بحر الهند الأعظم، وبحر هركند، ثم بحر كلا هبار، وبحر سلاهط الواقع بين الهند وسومطرة وهو خليج بنغال الشرقي، فبحر كردنج، وأخيراً بحر الصنف الذي ينتهي ببحر الصين أو بحر صنجي⁽⁵⁾، أما الخليج الغربي ويعرف باسم خليج أيلة⁽⁶⁾ والبحر الشرقي⁽⁷⁾ (أي الواقع شرقي مصر) فيتجه شمالاً في موازاة خليج فارس وينتهي في أرض مصر بمدينة القلزم غرباً وتقع على ساحله الشرقي بلاد اليمن والحجاز وأيلة، وعلى سيفه الغربي بلاد الحبشة والسودان والعلاقي من أرض البجة وبلاد العيذاب والقصير من أرض مصر في حين يتصل من جهة الجنوب ببلاد سفالة من أرض الزنج⁽⁸⁾،

وقيل أن بهذا البحر أكثر من ثلاثمائة جزيرة⁽⁹⁾ أكبرها جزيرة شدوان ومن أهمها الأشرفي، وزنيمة وجيفاتين ووداي جمال وجزر قولان، ومجموعة الحلايب والزبرجد، وهذه الجزر تحمي الموانئ المقابلة لها من غائلة البحر وأمواجه ويفسر ذلك السبب في صلاحية موانئ سفاجة والغردقة وحلايب كموانئ بحرية⁽¹⁰⁾ وقد سمي البحر الأحمر بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسمي مرة ببحر القلزم⁽¹¹⁾ نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي ومرة أخرى ببحر أيله عند مدينة أيله⁽¹²⁾ وعرف أيضاً بالبحر الحجازي⁽¹³⁾ وسمي مرة ببحر النعام⁽¹⁴⁾، ومرة أخرى ببحر عيذاب⁽¹⁵⁾، ويسميه ابن جبير أحياناً بالبحر الفرعوني⁽¹⁶⁾ وابن رسته ببحر جدة⁽¹⁷⁾ عند ساحل مكة، بينما يسميه الهمذاني بحر الحجاز عند ساحل المدينة⁽¹⁸⁾ وبحر اليمن⁽¹⁹⁾ عند سواحل اليمن. والبحر الأحمر يشغل أخدوداً يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا⁽²⁰⁾، ويمتد ما بين أيلة واليمن مسافة يبلغ طولها 1400 ميل في قول المسعودي⁽²¹⁾، وسمي بالبحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم بحر الملك الأحمر Erythraean «ثم اختصاراً للاسم إلى البحر الأحمر»⁽²²⁾، ومن الجدير بالذكر أنه لا تصب فيه أنهار سواء من سيفية الشرقى أو الغربى، ولا تتعرج سواحل بوجه عام إلّا في بعض المواضع حتى خط عرض 24 شمالاً عند شبة جزيرة رأس بناس التي تضم إلى جنوبها خليج برنيس⁽²³⁾ وتتسم سواحل البحر الأحمر وخليجها الشماليان بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها⁽²⁴⁾ وكذلك الصخور الناتئة التي تعترض مسيرة السفن وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلى الأخطار المترتبة على التقاء الرياح ولا سيما في منطقة تاران الواقعة ما بين القلزم وأيلة وهي «أخبث ما في البحر من الأماكن»⁽²⁵⁾، حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيراً ما تحطم الدسر وتتسبب في غرق السفن⁽²⁶⁾. وتعتبر الشعاب رغم ما كانت تسببه في العصور القديمة والوسطى من أضرار للملاحة حاجزاً يحمي الشاطئ من أمواج البحر، بل إن الأستاذ أحمد العدوي يعتبرها خطأً دفاعياً طبيعياً يحمي الساحل في حالة هجوم بحري⁽²⁷⁾، وتمتاز سواحل البحر الأحمر أيضاً بشدة التعرية البحرية لتعرضها للرياح التجارية الشمالية الشرقية التي تهب عمودية على ساحل في فصل الصيف لا سيما في القطاع الجنوبي وتساعد على دفع السفن إلى باب المندب⁽²⁸⁾، ومن هناك تدفعها الرياح الموسمية الغربية إلى الهند، كما تمتاز بخلوها من البحيرات أو المستنقعات التي تتكون عادة بجوار السواحل، وتهب على البحر الأحمر رياح جنوبية غربية في فصل الشتاء تتجه إلى الشمال الشرقي وتساعد هذه الرياح السفن على الملاحة في هذا الفصل من السنة (في شهري يناير وفبراير) ومما لا شك فيه أن الملاحة في البحر الأحمر كانت تتبع في العصر الإسلامي مواسم الرياح⁽²⁹⁾ بدليل أن الرحالة الفارسي ناصري خسرو علوي اضطر إلى البقاء في ثغر عيذاب ثلاثة أشهر بسبب عدم إقلاع السفينة انتظاراً لهبوب الرياح الجنوبية التي تدفع السفن نحو الشمال⁽³⁰⁾.

مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:⁽³¹⁾

لم تقتصر أهمية منطقة البحر الأحمر على البعد الاقتصادي إذ إن البعد الأمني كان أحد الأسباب التي تدفع القوى القديمة والحديثة على حد سواء إلى السعي للسيطرة على أي موقع فيه، ازدادت أهمية البعد الأمني للمنطقة بسبب تسارع وتيرة الأحداث فيها، إذ تجاوز التهديد الأمني اليوم البعد الجغرافي على عكس ما كان في السابق، بل أصبح التهديد غير المباشر أشد خطراً من التهديدات المباشرة، وهذه المنطقة

بالذات تعد بيئة خصبة لنمو الجماعات المتطرفة التي باتت اليوم أكبر تهديد للأمن الدولي والإقليمي، وأهمية الجانب الأمني للمنطقة لا تنحصر في التهديدات التي تشكلها الجماعات المتطرفة وحسب، بل على البيئة السياسية الهشة التي تعد إحدى السمات الرئيسية التي تشترك فيها معظم الدول المطلة على البحر الأحمر، هذه البيئة الطاردة رفعت من مستوى الهاجس الأمني لدى القوات الدولية التي تسعى للحفاظ على مصالحها الأمنية والاقتصادية على حد سواء، من جهة أخرى أثر الوجود الأجنبي (بعد حربي الخليج الأولى والثانية) سلباً في أمن المنطقة إذ أسهمت في تغير شبكة العلاقات الدولية بين دول البحر الأحمر والدول العظمى لحساب الأخيرة.

نظراً إلى أهمية دور الملاحة البحرية في تعزيز النشاط الاقتصادي ركزت معظم دول منطقة البحر الأحمر دورها الاقتصادي على الاستمرار في الموانئ، إذ تشهد المنطقة وجود مجموعة من الموانئ المهمة والاستراتيجية مثل :-⁽³²⁾

- ميناء جدة الإسلامي السعودي الذي يعد من أكبر وأهم موانئ المملكة السعودية ويعود تاريخ إنشائه إلى صدر الإسلام.
- ميناء بورتسودان السوداني أحد أهم الموانئ السودانية التي تربط السودان بالعالم الخارجي، ويشكل نقطة انطلاق لعبور البحر الأحمر إلى الأراضي المقدسة عبر ميناء جدة.
- ميناء المخا اليمني والذي يعد من أقدم موانئ شبه الجزيرة العربية، إذ كان قديماً من أهم المراكز التجارية الواقعة على البحر الأحمر، وتكمن أهميته الحالية في قربه من الممر الدولي بمسافة ستة كيلومترات تقريباً، حيث يربط بين أوروبا وشرق إفريقيا وجنوب آسيا والشرق الأوسط، ورغم تراجع أهميته الاقتصادية بقي محافظاً على أهميته الاستراتيجية بسبب موقعه الجغرافي المتميز بالنسبة إلى المناطق الجنوبية والمناطق الوسطى، وقربه من مضيق باب المندب ودول القرن الإفريقي وبحر العرب.
- ميناء الحديدة اليمني والذي يعد أبرز الموانئ المطلة على البحر الأحمر إذ بإمكانه استقبال السفن ذات حمولة 31 ألف طن في الحد الأقصى، ويمكنه كذلك استقبال سفن الركاب والسياح، وتكمن أهميته في قرية الخطوط الملاحية العالمية، وعدم تعرضه للرياح الموسمية إلى جانب كونه محمياً بشكل طبيعي من الأمواج والتيارات البحرية.
- ميناء العقبة الأردني وهو ميناء يعد النافذة البحرية الوحيدة للأردن على العالم، حيث يقع في أقصى جنوب المملكة، ويبعد عن العاصمة عمان 350 كم، ويقع الميناء على الحدود مع فلسطين المحتلة، ولا سيما مع مدينة إيلات الإسرائيلية المحاذية للمدينة والميناء الأردني من جهة الغرب، في حين تحده من الشرق الحدود السعودية، وللعقبة حدود مائية مع كل من مصر والسعودية وإسرائيل وتكمن أهمية الميناء ببعده السياحي إضافة إلى أهميته التجارية أنه يعد حلقة الوصل الرئيسية في حركة التجارة بين الأردن والعالم.
- ميناء جيبوتي وهو الميناء الرئيسي لدولة جيبوتي، ويعرف محلياً بميناء دوراليه، ويقع على مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وبعد الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات «القانون الدولي

لأمن السفن والموانئ» الأمريكي في شرق إفريقيا، وهو ما جعله أكثر وجهة مرغوبة من قبل مختلف القوى الدولية والإقليمية.

- ميناء مصوع الإرتري ويقع في مدينة «مصوع» أو «باصع» وهي أول عاصمة لإرتريا وثاني أكبر مدنها الحالية إضافة إلى ميناء عصب الذي استأجرته مجموعة موانئ دبي عام 2015 لمدة ثلاثين عاماً مقابل أن تحصل إرتريا على 30% من عائدات الميناء الذي بدأ تشغيله منذ الخامس من سبتمبر 2018 .

- ميناء السويس المصري ويقع في الطرف الشمالي لخليج السويس عند المدخل الجانبي لقناة السويس تحديداً، ويحده الخط الوهمي الممتد من (رأس مسلة) إلى (رأس السادات) وكان في السابق يمثل البوابة الشرقية لمصر، غير أن أهميته الاستراتيجية تراجعت بعد افتتاح موانئ أخرى على البحر الأحمر.

قبل الحديث عن مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن الذي ولد في السادس من يناير عام 2020 لا بد من الإشارة إلى أهم المشروعات والمؤتمرات التي سبقت ولادة ذلك المجلس والتي يراها المراقبون أنها جاءت تمهيداً لولادة منظومة إقليمية تتطلع لما هو أبعد من التكامل الاقتصادي.

مشروع «نيوم»:⁽³³⁾

أعلن ولي العهد الأمير محمد بن سلمان قد كشف في أكتوبر 2017 عن مشروع لإنشاء منطقة استثمارية تجارية وصناعية وسياحية على الساحل الشمالي الغربي من البحر الأحمر يحمل اسم «نيوم»، حيث تبلغ تكلفة المشروع 500 مليار دولار، ويقع المشروع أيضاً على البحر الأحمر وخليج العقبة بمساحة إجمالية تصل إلى 26500 كيلومتر مربع، تمتد من شمال غربي المملكة، ويشتمل على أراض داخل الحدود المصرية والأردنية، ووفقاً للمشروع ستقوم المملكة بإنشاء 7 نقاط جذب بحرية سياحية ما بين مدن ومشروعات سياحية في نيوم، بالإضافة إلى 50 منتجاً و4 مدن صغيرة في مشروع سياحي منفصل بالبحر الأحمر، وتنتهي المرحلة الأولى من المشروع في 2025، ومن المتوقع إتمام المشروع خلال فترة تتراوح بين 30 و50 عاماً.

مشروع «أمالا»⁽³⁴⁾

انضم مشروع «أمالا» إلى سلسلة المشاريع التنموية السعودية بتاريخ 26 سبتمبر 2018 والذي كشف عنه صندوق الاستثمارات العامة لقائمة المشاريع السياحية الكبرى التي تعتزم المملكة تنفيذها خلال السنوات المقبلة لتجعل من قطاع السياحة في مقدمة القطاعات التي تعول عليها المملكة في المستقبل ضمن خطة شاملة تستهدف تنويع الاقتصاد السعودي ومحاولة الانعتاق من الاعتماد على الزيت الأسود إلى نفط دائم لا ينضب وهو القطاع السياحي، فبعد مشاريع: القدية، والبحر الأحمر، ونيوم، والعلا، جاء الكشف عن مشروع «أمالا» لتمثل المشاريع الـ 5 سلسلة متكاملة قادرة على تحقيق النقلة المرتقبة للقطاع في الاقتصاد السعودي. وبانضمام مشروع «أمالا» إلى مجموعة البحر الأحمر والتي تضم مشروع «نيوم» والبحر الأحمر» إضافة إلى العلا، حيث تهدف جميع المشاريع القائمة على البحر الأحمر إلى تحقيق التكامل معاً، فهي تلبى احتياجات شرائح مختلفة من العملاء بفضل عروضها المتنوعة، وبالطبع المناطق التجارية والصناعية

المستقبلية التي تحتضنها، وبإضافة مشروع «القدية» الترفيهي في العاصمة الرياض تكون المملكة قد رسمت مستقبلاً جديداً لقطاع السياحة في اقتصادها. وتستهدف المملكة بتنفيذ المشاريع الخمسة استقطاب السياح من مختلف دول العالم على أن يكون تغيير وجهة سياحة الداخل ومنطقة الخليج نحو المملكة في مقدمة الأولويات بتوفير الخدمات التي تناسب مختلف الشرائح، لإعادة توجيه إنفاق السعوديين لنحو 37.5 مليار دولار في الخارج إلى الداخل كقيل بنجاح تلك المشاريع، حيث ينفق السعوديون 15 مليار دولار على السياحة الخارجية وفقاً لبعض التقديرات و 12.5 مليار دولار على الرعاية الصحية بالخارج ونحو 5 مليارات دولار على التعليم و 5 مليارات دولار استثمارات.

البداية كانت بالكشف عن مشروع «القدية» الذي وضع خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز حجر الأساس له كوجهة ترفيهية واجتماعية نوعية وصف بأنه المشروع الترفيهي الحضاري الأضخم من نوعه في العالم، حيث بدأ العمل في المشروع في 28 إبريل الماضي.

يمتد مشروع القدية على مساحة 334 كيلومتراً مربعاً، وهي مساحة أكبر من ديزني لاند الأمريكية بثلاث مرات، وتضم جبلاً وأودية وإطلالة على الصحراء قريبة من الطريق السريع، وتبعد 10 كيلومترات عن آخر محطات المترو، و 40 كيلومتراً من وسط العاصمة الرياض. ومن المتوقع أن يضيف المشروع نحو 17 مليار ريال سنوياً للاقتصاد السعودي، ويستهدف توفير حوالي 30 مليار دولار التي ينفقها السعوديون كل عام على السياحة والترفيه خارج البلاد، إضافة إلى توفيره 57 ألف فرصة عمل. وجاء مشروع «أمالاً» الذي كشف عنه صندوق الاستثمارات العامة ليمثل الوجهة السياحية فائقة الفخامة على ساحل البحر الأحمر، والرامي إلى إرساء مفهوم جديد كلياً للسياحة الفاخرة المتركة حول النقاها والصحة والعلاج، حيث توصف منطقة المشروع بكونها «ريفيرا الشرق الأوسط» نظراً لكونها امتداداً طبيعياً لمناخ البحر الأبيض المتوسط المعتدل، وسيوفر المشروع فرصة إستثنائية للمستثمرين والمشغلين من القطاع الخاص لتمويل أعمال التطوير والتشغيل لمرافق المشروع المختلفة، وتم وضع حجر الأساس في عام 2019 وافتتاح المرحلة الأولى في نهاية عام 2020، وسيتم الانتهاء من كامل المشروع بحلول العام 2028، وستكون «أمالاً» محركاً مهماً للاستثمار المحلي والأجنبي المباشر، ومحفزاً للنمو الاقتصادي وخلق فرص العمل على الساحل الشمالي الغربي للمملكة العربية السعودية بما يتوافق مع رؤية 2030، مع تعزيز الحفاظ على الثقافة والحفاظ على البيئة والاستدامة، ويتوقع أن يوفر «أمالاً» حوالي 22 ألف فرصة عمل في قطاعات الضيافة والسياحة والترفيه والبيع بالتجزئة، بالإضافة إلى الفرص التي تم توفيرها في مجالي الإنشاءات والصناعات الفرعية، ويتميز مشروع «أمالاً» بأجواء مثالية ويمتاز بمناخ معتدل على مدار العام، ويحتل موقعاً مركزياً بين أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط، ومن المتوقع أن يساهم في الارتقاء بمفهوم الفخامة إلى مستوى غير مسبوق عبر توفير باقة من التجارب العصرية الفريدة، ويقوم «أمالاً» على 3 ركائز أساسية هي: الصحة والنقاها والرياضة، ويركز على الفن والثقافة، البحر والشمس وأسلوب الحياة، ويتم تطوير كل من هذه الركائز بما ينسجم مع معايير عالمية حقيقية تستقطب الزوار من مختلف أنحاء العالم، كما تمتاز «أمالاً» بتنوع عروضها التراثية والطبيعية، حيث يتيح للضيوف زيارة مواقع تاريخية مذهلة مثل «مدائن صالح» و«العلا»، عدا عن فرصة استكشاف الشعاب المرجانية الفريدة للبحر الأحمر والتي تعد واحدة من أقدم المنظومات البيئية في العالم التي لا تزال تحتفظ بجمالها الفطري.

مشروع البحر الأحمر للتطوير: (35)

أعلنت المملكة العربية السعودية في 31 يوليو 2017 عن حيثيات المشروع التنموي الكبير والذي يطلق عليه « مشروع البحر الأحمر للتطوير » ويعد أحد أكثر المشاريع السياحية طموحاً في العالم، يضع المملكة العربية السعودية في مكانة مرموقة على خريطة السياحة العالمية، ويهدف مشروع البحر الأحمر إلى وضع معايير جديدة للتنمية المستدامة، والحفاظ على الطبيعة وحمايتها، ودعم المجتمع المحلي، وتنمية الوجهة لاستفيد منها الأجيال المقبلة، كما أكدت الشركة القائمة على هذا المشروع أنها تتبع أساليب متنوعة لحماية الغلاف الجوي من أضرار ثاني أكسيد الكربون، وستعمل على تخفيف آثار أي انبعاثات صادرة خلال مراحل بناء المشروع أو رحلات الطيران القادمة إلى الوجهة، ويقام المشروع على أحد أكثر المواقع الطبيعية جمالاً وتنوعاً في العالم بالتعاون مع أهم وأكبر الشركات العالمية في قطاع الضيافة والفندقة لتطوير منتجات سياحية استثنائية على أكثر من 50 جزيرة طبيعية بين مدينتي ألمج والوجه، ومن المقرر الانتهاء من المرحلة الأولى في الربع الأخير من عام 2022 وخلال هذه المرحلة سيشهد المشروع تطوير المطار، والميناء، وتطوير الفنادق والمسكن الفخمة، بالإضافة إلى الانتهاء من المرافق والبنية التحتية، كما سيتم تجهيز خدمات النقل مثل القوارب، والطائرات المائية، وغيرها من الخدمات التي تساعد في تميز مشروع البحر الأحمر، ويتوقع أن يساهم مشروع البحر الأحمر السياحي في زيادة إجمالي الناتج المحلي في المملكة بمعدل 15 مليار ريال سنوياً وتوفير آلاف من فرص العمل التي تقدر بحوالي 35 ألف فرصة عمل بمجرد اكتمال تطوير المشروع، وسيوفر المشروع مجموعة فريدة وواسعة من تجارب الزوار على سبيل المثال الشمس والرمال البيضاء والماء من جزر وشواطئ وبحر وضيافة، والمغامرات والرياضة كالأنشطة الترفيهية والرياضية في المشروع من رياضات مائية وغوص وتسلق للصخور والمنطاد ورياضات الغولف والتنس وكرة القدم، كما سيقدم المشروع السياحة البيئية للاستمتاع بمراقبة دورة حياة السلاحف الصقرية وتأمل النجوم والنوم في الهواء الطلق وزيارة البراكين الخاملة إضافة إلى الثقافة والتراث كاستكشاف موقع العلا ومدائن صالح التاريخية، وإعادة اكتشاف تجارة البخور وطرق القوافل التاريخية، وتذوق المأكولات التقليدية وتجربة المنتجات المحلية، وزيارة متحف التراث. وتحديث المملكة العربية السعودية في إبريل 2020 عن هذا المشروع التنموي الكبير الذي يمتاز بقربه من مدائن صالح ذات القيمة التاريخية العريقة، فهي من أهم المناطق الأثرية في العالم، وأكثرها توغلاً في عمق التاريخ، ومن أجل ضمان سلامة النظام البيئي وجماله وعدم تأثره سلباً بأي شكل من الأشكال، سيتم تحديد سقف أعلى لعدد الزوار تماشياً مع أفضل الممارسات العالمية، وتتمثل إحدى أهم التوصيات الواضحة في ميثاق مشروع «البحر الأحمر» في التخفيف من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، والتلوث الضوئي، والضجيج، والنفايات حفاظاً على الموقع لجميع الأجيال.

بدأ العمل في فبراير 2019 في المرحلة الأولى للمشروع، والتي تتضمن سكن للعمال القائمين عليه، ومبنى لإدارة المشروع، والإنهاء من المرحلة الأولى في الربع الأخير من عام 2022م، كما يتم في هذه المرحلة تطوير المطار، والميناء، والانتهاء من المرافق والبنية التحتية، وخدمات النقل كالقوارب، والطائرات المائية، وإنشاء أربعة عشر فندقاً بإجمالي عدد غرف يصل إلى 3000 غرفة، سيتم تشييدها على خمس جزر، إضافة إلى منتجعين في منطقة الجبال والصحراء، كما سيتم إنشاء مراسٍ لليخوت، ومرافق ترفيهية، ومطار مخصص

للوجهة، إلى جانب البنية التحتية للمرافق. ومن الجدير بالذكر أنه في مايو 2018 أدرج مشروع البحر الأحمر كشركة مساهمة مغلقة تحت مسمى «شركة البحر الأحمر للتطوير» وهي شركة مستقلة تُعنى بتطوير المشروع، مملوكة بالكامل لصندوق الاستثمارات العامة، ويرأس الشركة الجديدة «جون باغانو» المدير التنفيذي للتطوير السابق لمجموعة كناري وإرف لندن ويساعد تحول المشروع إلى شركة مساهمة مغلقة على إنشاء منطقة خاصة في نطاق المشروع تتمتع بإطار تنظيمي مستقل هدفه التركيز على الاستدامة البيئية وتوفير تسهيلات عدة كمنح تأشيرة دخول لدى الوصول، إضافة لأنظمة تجارية متطورة، ما يُمكن الشركة من التطور والتقدم وصولاً إلى إنشاء وجهة سياحية عالمية، وتبلغ مساحته مليون متر مربع ويوفر نحو 15 مليون شتلة تمثل أنواعاً مختلفة من النباتات المستزرعة محلياً، وتسهم في استزراع الغطاء النباتي للمشروع قبل افتتاح المرحلة الأولى منه عام 2022.

مؤتمر « دول الخليج في عالم متعدد الاقطاب: البحر الأحمر مسرحاً »:⁽³⁶⁾

من أهم المؤتمرات التي سبقت قيام مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو مؤتمر حمل عنوان « دول الخليج في عالم متعدد الاقطاب : البحر الأحمر مسرحاً » الذي عقد في مدينة دبي الإماراتية في نوفمبر من عام 2019، حيث ناقش ذلك المؤتمر الآلية التي يمكن أن تتخذها الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر للحفاظ على أمنه، ويكتسب البحر الأحمر أهمية استراتيجية كونه يصل ثلاث قارات مهمة وهي إفريقيا وآسيا وأوروبا، كما يصل البحر الأحمر والمحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط ومنه إلى المحيط الأطلسي، فهو معبر استراتيجي مهم، وتحكم مضائق البحر الأحمر المتمثلة بباب المندب جنوباً وقناة السويس شمالاً بكم هائل من التجارة الدولية، ويقول الصحفي البدر الشاطري في مقال له في جريدة البيان الإماراتية في 3 ديسمبر 2019 «لا تقتصر أهمية البحر الأحمر على الدول المشاطئة ولكن تشمل أيضاً دولاً لها مصالح حيوية في هذا الممر المائي المهم، فدولة مثل إثيوبيا دولة حبيسة ليس لها منفذ بحري وتعتمد بالتالي على البحر الأحمر عن طريق جيبوتي لاستقبال وتصدير بضائعها للخارج، كما أن هناك دولاً مصدرة للبضائع وأخرى ومستقبلة تمتد من دول آسيا إلى دول أوروبا وأمريكا تستخدم البحر الأحمر كرابط بين البحار والمحيطات المفتوحة.

أكد مؤتمر « دول الخليج في عالم متعدد الاقطاب: البحر الأحمر مسرحاً » هذه الحقيقة، حيث ذكر في افتتاحيته أنه « يوجد اهتمام دولي بأمن وسلامة هذا الممر الدولي الحيوي، والذي يؤثر على حركة الملاحة والتجارة الدولية بالرغم من أهمية أمن واستقرار وتنمية دول الجوار الإقليمي، إلا أن حركة الملاحة في هذا الممر المائي المهم لها أبعاد دولية يجب عدم إغفالها، بحيث يعد البحر الأحمر عاملاً مهماً في ضمان الأمن والسلم الدوليين بما يمثله من صلة وصل بين الشرق والغرب، وبالتالي تنافس الدول لتجد موطئ قدم لها فيه». ناقش المؤتمر محاور عدة تتعلق بديناميكيات التعددية القطبية في منطقة البحر الأحمر، وبسبب توسع التجارة بين الصين وأوروبا أصبح هذا الممر المائي ذا أهمية استراتيجية، وعندما تفاقمت أعمال القرصنة والتي أتت من الأراضي الصومالية هزعت الصين ودول أخرى للتصدي لهذه الأعمال، كما أن نمو الأعمال الإرهابية وصعود حركة الحوثي في اليمن أدت إلى قلق دول الخليج العربي من هذه التطورات التي دعمت الحكومة الشرعية لاستعادة سيطرتها على أراضيها ودحر النفوذ الأجنبي، والذي يهدد أمن دول مجلس

التعاون، كما تطرق المؤتمر إلى آليات التعاون الإقليمي لتعزيز التعاون الاقتصادي وتثبيت الأمن والاستقرار السياسي، وقد عمدت المملكة العربية السعودية لخلق تجمع إقليمي لدول البحر الأحمر للضلع بقضايا أمن المنطقة، وعقد اجتماع في الرياض في 12 ديسمبر 2018 لتأسيس كيان جديد يجمع سبع دول مشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن يعرف اختصاراً بـ «أرسقا» لتكثيف الجهود وتعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة وتطوير اقتصادات المنطقة عبر التجارة والاستثمار.⁽³⁷⁾

يعتبر البحر الأحمر بحراً عربياً بامتياز حيث إن كل الدول المشاطئة هي دول عربية ما عدا إرتريا والتي تتمتع بعضوية مراقب في الجامعة العربية، وبذلك يكون البحر الأحمر فضاءً جيوسياسياً مهماً ومعقدًا وجوهرياً للأمن القومي العربي، وبالنسبة لدول مجلس التعاون فإن البحر الأحمر بالإضافة إلى أن المملكة العربية السعودية تمتلك أطول ساحل عليه، فإن هذا البحر يشكل الحافة الغربية للدفاع عن شبه الجزيرة العربية، كما يعد البحر الأحمر ممرًا مائيًا مهمًا للطاقة إذ يمر حوالي 60% من حاجات الطاقة الأوروبية و25% من حاجات الطاقة للولايات المتحدة من خلاله، كما أن البحر الأحمر معبر مهم للبضائع ويقدر نحو عشرين ألف سفينة تمر من هذا المعبر المائي.

مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:

وتعزيزاً لدور الموانئ السابقة الذكر (ميناء جدة ، ميناء السويس، ميناء جيبوتي، ميناء مصوع، ميناء العقبة، ميناء بوتسودان، ميناء الحديدية اليمني، ميناء المخا اليمني) في دعم الأمن القومي للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ظهرت منظمة إقليمية تضم دولاً من آسيا وإفريقيا يطلق عليها «مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن» في السادس من يناير 2020، وتضم تلك المنظمة: المملكة العربية السعودية، جمهورية الصومال الفيدرالية، جمهورية إرتريا، جمهورية اليمن، جمهورية جيبوتي، جمهورية السودان، المملكة الأردنية، جمهورية مصر العربية، وتلخصت أهداف ذلك المجلس على النقاط التالية:-⁽³⁸⁾

- تعزيز أمن الملاحة وحماية التجارة العالمية.
- التعاون السياسي والاقتصادي بين أعضاء المجلس.
- تعزيز الأمن إقليمياً وعالمياً.
- التنسيق والتشاور حول الممر المائي (البحر الأحمر وخليج عدن) ومنها ضمنياً قناة السويس.
- مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو منظمة إقليمية تضم دولاً في آسيا وإفريقيا حيث ينتمى جميع أعضاء المجلس إلى مجموعة الدول التي هي مطلة ولها حدود على البحر الأحمر وخليج عدن.
- المجموع الكلي لمساحة الدول الأعضاء في المجلس 6,433,763 كم

تنبع أهمية مجلس الدول العربية الإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ليس فقط من كونه يشكل محاولة جادة لضمان حرية الملاحة وحركتها في البحر الأحمر، وتعزيز التعاون بين أعضائه في العديد من المجالات، وإنما أيضاً من الأهمية الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر وخليج عدن باعتبارهما من أهم الممرات الدولية على مستوى ضمان أمن الطاقة والاقتصاد العالمي، ومن هنا يمكن القول أن التجمع الإقليمي الجديد يشكل أهمية كبرى ليس فقط لأعضائه وإنما للعالم.⁽³⁹⁾

في ما يتعلق بأهمية المجلس لدوله الأعضاء فإن الشعار الذي يرفعه هو التكامل والتعاون الوثيق في جميع المجالات لحماية أمن البحر الأحمر وخليج عدن من ناحية، والعمل على تعظيم الاستفادة من ثروات البحر الأحمر في إحداث تنمية حقيقية في الدول الأعضاء، خاصة أن الدول المطلة على البحر الأحمر تشكل كتلة بشرية واقتصادية مهمة، حيث تشير التقديرات إلى أن الناتج المحلي الإجمالي لتلك الدول يتجاوز تريليون دولار، كما أنها تتمتع بثروة بشرية وسوق إقليمية كبيرة تتجاوز 233 مليون نسمة يمكن استغلالها، وهذا من شأنه أن يعزز من فرص التنمية والفوائد الاقتصادية لكافة دوله الأعضاء كما يمكن ربط اقتصادات دول البحر الأحمر، مما سيسهم في تعزيز التنمية الشاملة والمستدامة في هذه المنطقة كما يتيح المجلس الجديد فرصاً متنوعة للتعاون الاستثماري والتنموي بين أعضائه الثمانية، والدول الأخرى التي تشترك معها في مصالحها الاقتصادية واستغلال الفرص المتاحة لإيجاد شراكات وإقامة مشروعات واستثمارات مشتركة تحفزها على التقدم الاقتصادي والتنموي وإنجاح المشروعات التي تقيمها إلى جانب إتاحة الفرص لعقد اتفاقيات بين دول الكيان لاستكشافات نفطية جديدة على غرار البحر الأبيض المتوسط.⁽⁴⁰⁾

تنظر المملكة العربية السعودية التي استضافت الجلسات التحضيرية والتمهيدية للمجلس الجديد باعتباره ضرورة استراتيجية واقتصادية خاصة إذا ما تم الأخذ في الاعتبار حقيقة أن رؤيتها الطموحة 2030 تستهدف تطوير حوالي 200 كلم من شبكة الطرق على طول سواحل البحر الأحمر، بما في ذلك نحو خمسين جزيرة صغيرة، لتعزيز المبادرات السياحية التي تستهدف جذب الاستثمارات الأجنبية في الوقت ذاته فإن موقع مدينة نيوم السعودية المستقبلية سوف يكون داخل هذا الشريط الساحلي، بالإضافة إلى وجود خطة مشتركة بين الرياض والقاهرة لبناء جسر فوق البحر الأحمر، مما يسهل المرور المباشر للبضائع بين البلدين، ويحقق التكامل بين الأسواق في كل من المنطقة العربية وأوروبا، ولهذا فإن مصلحة المملكة العربية السعودية الحفاظ على أمن البحر الأحمر وحمايته، بما يمكنها من الوصول الآمن جنوباً إلى خليج عدن والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، وشمالاً إلى البحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، حيث يتوجب على السعودية نقل مخزونات النفطية من شرق المملكة على الخليج إلى غربها على البحر الأحمر لتفادي التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز.⁽⁴¹⁾ وتنظر جمهورية مصر العربية هي الأخرى بحماس إلى المجلس الجديد لأنها تعتبر البحر الأحمر مهماً بالنسبة لأمنها القومي، خاصة أنه يعد المدخل المباشر لقناة السويس عبر مضيق باب المندب، ولعل هذا يفسر توجه مصر مؤخراً نحو إنشاء قاعدة «برنيس» العسكرية التي تستهدف حماية وتأمين السواحل المصرية الجنوبية وحماية الاستثمارات الاقتصادية والثروات الطبيعية ومواجهة التحديات الأمنية في نطاق البحر الأحمر وحتى قناة السويس والمناطق الاقتصادية المرتبطة بها أما باقي الدول الأعضاء فإنها تنظر إلى المجلس الجديد باعتباره إطاراً مؤسسياً يمكن أن يساعدها على تحقيق التنمية الشاملة، خاصة أنه يركز على تعزيز التعاون في العديد من المجالات التي تتيح فرصاً للتعاون المشترك في مجال المشروعات التنموية والبيئية والاجتماعية.⁽⁴²⁾ وتنظر جمهورية السودان ودول القرن الإفريقي (الصومال، وجيبوتي، وإرتريا) لهذا المجلس بأنه منظومة أمان خاصة بوجود المملكة العربية السعودية الحليف الاستراتيجي الأول لدول القرن الإفريقي والممول الأول لمشاريع النهضة التنموية التي تتضاعف بوتيرة متسارعة في منطقة القرن الإفريقي والسودان⁽⁴³⁾

إلا أن هناك تحديات تواجه مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، تحديات من أطراف إقليمية (تركيا، إيران، الحرب اليمنية). ⁽⁴⁴⁾

تركيا: تركيا ترى في السودان ودول القرن الإفريقي عامة والصومال خاصة الركيزة الأساسية الأولى لتعزيز رؤيتها الاستراتيجية المستقبلية تجاه القارة الإفريقية، يؤهلها في ذلك طاقم دبلوماسي مؤهل ساهم في نجاحها بافتتاح أكبر سفارة تركية في العالم في العاصمة الصومالية مقديشو، تلى ذلك افتتاح أكبر قاعدة عسكرية تركية في العالم على التراب الصومالي. ومن الجدير بالذكر أن عمل تلك القاعدة تدعمه مراكز تدريب عسكرية خاصة مجهزة بأحدث الأجهزة، وسبق كل ذلك مساهمة أنقرة في تطوير القطاع الخدمي الصومالي والذي كان من أبرز نتائجه افتتاح أكبر مستشفى في شرق إفريقيا بإدارة تركية صومالية وأطلق عليه «مستشفى مقديشو» والذي أصبح يستقبل مواطني دول الجوار الصومالي من: جيبوتي، إرتريا، إثيوبيا، كينيا، ناهيك عن تأسيس الجامعات والمدارس التركية المنتشرة في ربوع المدن والقرى الصومالية، فتركيا في الصومال بلا شك أنها لاعب إقليمي يمتلك عدة أوراق يستطيع استخدامها متى شاء، هذا فضلاً عن وجود قاعدة صومالية شعبية واسعة تدعم توجهات أنقرة في الصومال، أما في السودان فكانت تركيا في عهد الرئيس السابق عمر البشير أقرب لتحدي أطراف إقليمية تحاول منعها من إيجاد موطئ قدم في البحر الأحمر خاصة أن الخرطوم يُنظر إليها كشريك أساسي في التحالف العربي بقيادة الرياض، وحاولت الرياض وضع حد للتقارب التركي السوداني إلا أنها لم تنجح في ذلك، ولكن بعد سقوط الإنقاذ بدأت الأمور تختلف وبدأت المعادلة مختلفة بعض الشيء. صحيح أن رجال الإنقاذ ما زالوا يحكمون الكثير من الملفات الأمنية السودانية ولكن تحيط بهم ظروف اقتصادية وسياسية مُتداخلة فوجدوا أنفسهم منقسمين في الدخول في مناورة سياسة مع المحاور المتباينة (المحور السعودي الإماراتي / المحور التركي القطري) التي فرضت نفسها على الساحة السودانية وفرصة للاستفادة من كلا المحورين، ولكن يبقى السؤال هل التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية التي يمثلها التواجد التركي في السودان ومنطقة القرن الإفريقي ستشكل تهديداً على مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن بسبب تباين الرؤى السياسية بين أنقرة وبعض الدول الأعضاء في ذلك المجلس ؟ وإن كان نعم ما هي الاستعدادات لمواجهة ذلك؟ وهل سيؤدي ذلك إلى انقسام مستقبلي بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة خاصة أن هناك دول أعضاء تنظر لتركيا كحليف استراتيجي والآخر سيقف موقف الحياد ؟ وفي ظل تلك التجاذبات السياسية المستقبلية نرى أن التقارب التركي مع دول القرن الإفريقي والسودان مرهون بما ستحققه أنقرة مستقبلاً في ليبيا من ناحية وما ستسفر عنه العمليات العسكرية في جنوب الجزيرة العربية (اليمن) من ناحية أخرى. ⁽⁴⁵⁾

التوتر الإيراني الأمريكي: والذي تصاعدت حدته بعد اغتيال قاسم سليمان قائد فيلق القدس التابع للحرس الثوري في 3 يناير 2020 بواسطة قصف صاروخي أمريكي بالقرب من مطار بغداد وما ترتب على هذه العملية من مخاوف بانتقال الصراع بين الدولتين إلى «نقطة اللاعودة» في ظل تهديد طهران برد قاس على هذه العملية التي طالبت واحداً من أهم القيادات الأكثر نفوذاً في النظام الإيراني، والتي جاء ردها عليها رمزياً إذ لم تسفر الصواريخ التي أطلقتها على قاعدتين عسكريتين أمريكيتين في العراق في التاسع من يناير 2020 عن خسائر بشرية أو مادية ملحوظة، إلا أن المخاوف تظل قائمة من إمكانية استهداف إيران سواء

بشكل مباشر أو عبر ميليشياتها المسلحة لحركة الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، خاصة أن ثمة سوابق عديدة تشير إلى تورطها في هذه النوعية من الأعمال خلال الآونة الأخيرة، كما يشير تقرير أمريكي إلى أن إيران استخدمت البحر الأحمر لوقت طويل في إرسال الأسلحة إلى الجماعات المسلحة وسبق أن هددت بإغلاق ممرات العبور الضيقة المرتبطة بالبحر الأحمر.⁽⁴⁶⁾

إستمرار الأزمة اليمنية: رفض ميليشيات الحوثي التجاوب مع مقترحات السلام التي تبذل من أجل التوصل إلى حل ينهي هذه الأزمة يثير المخاوف من إمكانية استهدافها لأمن الملاحة في الممرات المائية المرتبطة بالبحر الأحمر وخليج عدن مستقبلاً، لاسيما أنها تنظر لذلك باعتباره إحدى أوراق الضغط التي يمكن من خلالها مساومة المجتمع الدولي لتخفيف الضغوط المفروضة عليها، وقد سبق أن تورطت هذه الميليشيات من قبل في تعطيل حركة الملاحة في الممرات والمضائق المائية المرتبطة بالبحر الأحمر، حيث حاولت استهداف ناقلات وبوارج حربية في باب المندب بزوارق مفخخة مسيرة عن بعد، وزرعت ألغاماً عائمة لعرقلة الملاحة البحرية في البحر الأحمر، واستخدمت القوارب المتفجرة والقذائف المضادة للسفن لمهاجمة السفن البحرية ووضح ذلك بجلاء في حادثة الاعتداء على ناقلة نفط سعودية في إبريل 2018⁽⁴⁷⁾، كما سبق لميليشيات الحوثي في شهر أكتوبر من العام 2016 استهداف السفينة المدنية الإماراتية «سويفت» قبالة سواحل المخا من خلال إطلاق صاروخ من الأراضي التي تسيطر عليها عبر مضيق باب المندب، الأمر الذي شكل تهديداً حقيقياً للملاحة في البحر الأحمر، وثمة تحذيرات من أن ميليشيات الحوثي طالما ظلت تسيطر على أي جزء من ساحل اليمن على البحر الأحمر، فستظل لديها القدرة على تهديد أمن البحر الأحمر وضرب حركة الشحن الدولية واستيراد الأسلحة من إيران عبر نقاط إنزال على الشاطئ وعن طريق ميناء الصليف الكبير⁽⁴⁸⁾

يحظى هذا المجلس بتأييد العديد من القوى الدولية وفي مقدمتها الاتحاد الأوروبي والصين والولايات المتحدة ما يتيح فرصاً عديدة للاستفادة من هذه القوى في دعم أهداف المجلس خاصة في ما يتعلق بتأمين حركة الملاحة وضمان أمن الطاقة العالمي، ولقد أعربت أوروبا عن اهتمامها بدعم المجلس فيما رشت الصين حضورها الاقتصادي والعسكري عند مدخل البحر الأحمر⁽⁴⁹⁾، ولا تمانع في تقديم خبراتها إلى دول المجلس أما الولايات المتحدة الأمريكية فإن استراتيجيتها العامة تجاه منطقة الشرق الأوسط في ظل إدارة الرئيس ترامب تروج لمقترح إقامة منظمة لتحالف الخليج والبحر الأحمر على غرار حلف شمال الأطلسي، يضم عدداً من الدول على رأسها مصر، والأردن، والكويت، والسعودية، والبحرين، إلى جانب الولايات المتحدة⁽⁵⁰⁾ ولا شك في أن المجلس الجديد بما يسعى إلى تحقيقه من أهداف يقترب من هذا المقترح.

يمكن للمجلس أن يستفيد من الاهتمام الأوروبي والأمم المتحدة والبنك الدولي بأمن المنطقة البحر الأحمر وخليج عدن واستقرارها بالعمل على استقطاب هذه المنظمات الدولية بصفة مراقب أو شريك في برامجها وهذا من شأنه أن يضيف على المجلس الجديد مزيداً من الفاعلية والحيوية .

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيوسياسية وإقتصادية تمثل تقاطع لقارات وملتقى طرق عالمية، ما يعني أنه قد يشكل تكتلاً إقليمياً اقتصادياً قوياً يحظى باهتمام القوى الكبرى في المستقبل وما يتبع ذلك من تعزيز فرص لتعظيم التعاون الاقتصادي والتنمية التجارية وتنفيذ الخطط الاستثمارية بين دول المجلس مع هذه القوى والعديد من دول العالم.⁽⁵¹⁾

يشكل البحر الأحمر جزءاً رئيسياً من مبادرة الصين المعروفة بـ « حزام واحد، طريق واحد » وهي خطة طموحة لبناء نظير من القرن الواحد والعشرين لطريق الحرير المربح ، خاصة أن طريق الحرير الحديث يشكل أهم مرتكزات التنمية والنهضة الاقتصادية التي تطمح إليها دول المنطقة بالشراكة مع الصين، حيث تشهد الصين ودول المنطقة تحولاً كبيراً في مجال تنويع اقتصادها ورفع مستوى البنية الأساسية وخلق فرص العمل وتسريع وتيرة التنمية واستدامتها على حد سواء⁽⁵²⁾

يمكن للمجلس أن يستفيد من الاهتمام الأوروبي والأمم المتحدة والبنك الدولي بأمن منطقة البحر الأحمر وخليج عدن واستقرارها، بالعمل على استقطاب هذه المنظمات الدولية بصفة مراقب أو شريك في برامجها، وهذا من شأنه أن يضيف على المجلس الجديد مزيداً من الفاعلية والحيوية.⁽⁵³⁾

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيوسياسية واقتصادية تمثل تقاطعاً لقارات وملتقى طرق عالمية، ما يعني أنه قد يشكل تكتلاً إقليمياً اقتصادياً قوياً يحظى باهتمام القوى الكبرى في المستقبل، وما يتبع ذلك من تعزيز فرص لتعظيم التعاون الاقتصادي والتنمية التجارية وتنفيذ الخطط الاستثمارية بين دول المجلس مع هذه القوى والعديد من دول العالم.⁽⁵⁴⁾

يعد تأسيس مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في هذا التوقيت تحركاً استباقياً من شأنه الحفاظ على حق الدول العربية التاريخي والجغرافي في الإشراف على الأمن البحري وحركة الملاحة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، واحتواء التحركات الإقليمية التي تستهدف تهديد المصالح العربية والخليجية في هذه الممرات المائية المهمة، وإذا كان هذا المجلس الجديد يمتلك بالفعل العديد من المقومات التي تجعل منه نموذجاً للتكتلات الإقليمية الناجحة في المستقبل، سواء بالنظر لما يشكله أعضاؤه الثمانية من تجمع بشري كبير وإمكانات اقتصادية هائلة، أو بالنظر للقيمة الجيوسياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن للعالم أجمع⁽⁵⁵⁾، فإن من الضروري على أعضاء هذا المجلس العمل على الآتي :-

- إيجاد قاعدة من المصالح المشتركة مع القوى الكبرى في العالم كالولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، والصين.
- إشراك القوى الكبرى في احتواء التحديات القائمة والمحتملة التي تهدد حركة الملاحة والأمن في منطقة البحر الأحمر، سواء تلك التي مصدرها إيران أو الميليشيات التابعة لها، وهناك من يدعو في هذا السياق إلى ضرورة إبعاد ميليشيات الحوثي عن جميع مناطق ساحل البحر الأحمر من أجل جعل باب المندب ومنافذه الحيوية آمنة لحركة الملاحة البحرية.⁽⁵⁶⁾
- إيجاد مظلة أوسع للتعاون بين أصحاب المصلحة من الشركاء الإقليميين والدوليين في ضمان أمن البحر الأحمر لتشمل قضايا ومسائل متنوعة مثل التجارة وتطوير البنية التحتية والأمن البحري والهجرة المختلطة والعلاقات العمالية وحماية البيئة وإدارة الصراعات، خاصة أن هذه القضايا تندرج ضمن أولويات المجتمع الدولي.⁽⁵⁷⁾
- مراعاة مصالح بقية الدول المتشاطئة على البحر الأحمر، والتفكير مستقبلاً في توسع

عضوية هذا المجلس وضم دول ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأمن البحر الأحمر وخليج عدن، وبعض الدول الإفريقية التي تتفق أهدافها مع أهداف المجلس الجديد.⁽⁵⁸⁾

الخاتمة:

مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن سيعمل على الحفاظ على الأمن القومي للدول الأعضاء من كافة الأخطار المحيطة بها وسيعمل على تحجيم التهديد الأمني الذي يأتي من بعض التحالفات الإقليمية والدولية تارة ومن التنظيمات الإرهابية مثل (حركة الشباب الصومالية) تارة أخرى، وسيسهم في تحجيم أخطارها تمهيداً للقضاء عليها، إلا أن ما يعيق مستقبلاً عمل مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو اختلاف الرؤى السياسية بين أعضائه والتي تعتبر معضلة لا بد من حلها، لذلك لا بد أن تتفق دول المجلس فيما بينها للوصول لنقاط توافقية عملية تحترم تلك الرؤى السياسية لجميع أعضاء مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، ولا يفهم منها أنها تمثل تدخلاً في الشؤون الداخلية للدول الأعضاء، وعليه لا بد من تبني بيان مشترك خاص حول تلك النقطة حتى وإن اختلفت الرؤى السياسية بين الدول الأعضاء فهم في النهاية متفقون على ضرورة حماية المنافذ البحرية التي يشتركون جميعهم في تأمينها.⁽⁵⁹⁾

المصادر والمراجع:

- (1) ياقوت، معجم البلدان ، مادة بحر فارس
- (2) المسعودي، مروج الذهب، تحقيق محيي الدين عبد الحميد، ج1، القاهرة 1958، ص107
- (3) ابن رسته، الأعلاق النفسية، ليدن، 1891، ص 83-84 ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، بيروت، ص51
- (4) السيد عبد العزيز سالم، التجارة البحرية في الخليج العربي في صدر الإسلام، مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، ج1، الدوحة، 1976، ص400
- (5) ليعقوبي، تاريخ اليعقوبي، طبعة دار صادر، بيروت، ج1 ص182
- (6) ابن رسته ، الأعلاق النفسية، ص84
- (7) بن خردذابة، المسالك والممالك، نشرة دي غوية 1889، ص153
- (8) المسعودي، مروج الذهب، ج1 ص110
- (9) ناصري خسرو علوي، سفرنامه، ترجمة الدكتور يحيى الخشاب، القاهرة، 1945، ص73
- (10) احمد محمد العدوي، سواحل مصر، مستخرج من مجلة كلية الآداب، المجلد الخامس، ج1، ص164
- (11) من القلازم أي المضايقة، وسمي كذلك لأنه أخذود ضيق أو مضيق بين جبال وعن هذه التسمية ارجع إلى الهمداني، (ابن الفقيه) مختصر كتاب البلدان، ليدن، 1885، ص78-المسعودي، مروج الذهب، ج2 ص-263 ابن حوقل، ص-51 ناصري خسرو، ص-45 المقريزي، كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، بيروت ج1 ص27: القلقشندي، صبح الاعشي في صناعة الانشاء ، طبعة تراثنا، نسخة صورة من الطبعة الاميرية ج3 ص465
- (12) ابن حوقل، المصدر السابق، ص-53 ابن الاثير، كتاب الكامل في التاريخ، طبعة صادر ، بيروت ج11، ص490
- (13) بن ظهيرة، الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق الأستاذين مصطفى السقا وكامل المهندس، القاهرة 1969، ص9
- (14) ناصري خسرو علوي، سفرنامه، ص-73 ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة، ص10 ويحدده ابن ظهيرة ما بين عيذاب والمقطم
- (15) ناصري خسرو، المصدر السابق، ص72
- (16) ابن جبير، رحلة ابن جبير، تحقيق وليم رايت، ليدن، 1907 ص 70-71-73
- (17) ابن رسته، الأعلاق النفيسة ، ص-88 الهمداني، مختصر كتاب البلدان، ص78-ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، بيروت، 1960، ص26، الحميري، الروض المعطار في خبر الاقطار ، تحقيق الدكتور احسان عباس، بيروت 1984، ص466
- (18) الهمداني، المصدر السابق، ص78، وانظر ياقوت ، معجم البلدان ، مادة الجار
- (19) الهمداني، نفس المصدر، ص78 - المقريزي، المواعظ والاعتبار، ج1 ص-375 ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة ص136
- (20) -عطية القوسي، تجارة مصر في البحر الأحمر، القاهرة، 1976، ص10
- (21) لمسعودي، مروج الذهب، ج1، ص11، يبلغ اقل اتساع له أي المسافة ما بين سيفية الشرقي والغربي عند بلدة مصوع 190 ميلاً، وعند منطقة باب المنذب 14 ميلاً

- (22) احمد عمر الزيلعي، مكة وعلاقتها الخارجية (301-487هـ) الرياض، 1981، ص173.
- (23) احمد العدوي، سواحل مصر، مستخرج من مجلة كلية الآداب، المجلد الخامس ج 1 ص161
- (24) تتكون الشعاب المرجانية اساساً من هياكل بعض الحيوانات الاخطبوطية ذوات الاطراف المتعددة والشعاب المرجانية نوعان: الشعاب الملامسة للباس، والحواجز المرجانية التي تمتد بعيداً عن الشاطئ وتوازيه (محمد احمد سطحية)، المراكز العمرانية على ساحل البحر الاحمر في اقليم مصر والعوامل الجغرافية التي اثرت فيها، رسالة الماجستير، الاسكندرية، 1961، ص9
- (25) ابن حوقل «صورة الأرض» ص51
- (26) كان التجار والمسافرون في البحر استناداً الى وثائق الجنيزة يتقون هذه المخاطر بالأحبة، ويحملون معهم المصاحف، S.D Goitein A Mediterranean society, Berkeley, 1967, PP.321-324
- (27) احمد العدوي، المرجع السابق، ص165
- (28) Kammerer. A, La Mer Rouge a travers ages, le caire, t.I, 1939, P.68
- (29) 29 - يقول المسعودي في ذلك: «ولكل من يركب هذه البحار من الناس رياح يعرفونها في اوقات تكون منها مهابها، قد علم ذلك بالعوادات وطول التجارب، يتوارثون علم ذلك قولاً وعملاً، ولهم فيها دلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانه وأحوال ركوده وثوراته (المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص112)
- (30) ناصري خسرو، سفرنامه، ص73
- (31) موقع الجزيرة، تقرير أممي يؤكد احتفاظ القاعدة وتنظيم الدولة بقدراتهما، الجزيرة نت، 11/8/2017، تاريخ زيارة الرابط <http://cuttly/YwIDS8>، 15/6/2020
- (32) محمد يوسف الجعيلي، دور مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، مركز الخليج للأبحاث، دبي، 2004، ص48
- (33) السعودية تدخل على خط السياحة العالمية بمشروع ضخيم في البحر الأحمر روسيا اليوم، نشر في 1 أغسطس 2017 ودخل في 1 أغسطس 2017. نسخة محفوظة 04 يناير 2018 على موقع واي باك مشين
- (34) <https://www.amaala.com/ar/home>
- (35) مشروع البحر الأحمر ورؤية 2030 نسخة محفوظة 4 سبتمبر 2017 على موقع واي باك مشين
- (36) د.البدر الشاطري، دول الخليج وأمن البحر الأحمر، البيان، 3 ديسمبر 2019،
- (37) د.البدر الشاطري، المصدر السابق
- (38) <https://www.thenational.ae/world/gcc/red-sea-and-gulf-of-aden-border-countries-form-council-1.960706>
- (39) أحمد عسكري، البحر الأحمر وهيكله نظام إقليمي جديد، قراءات أفريقية، 13 يناير 2020، الرابط التالي: <http://bit.ly/2NzDkWW>
- (40) أحمد عسكري، المصدر السابق
- (41) إحسان الفقية، لماذا تسعى السعودية لتأسيس كيان البحر الأحمر؟، وكالة أنباء الأناضول، 16 ديسمبر 2018، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/3a9npbz>

- (42) قاعدة برنيس العسكرية: ما الهدف الإستراتيجي لمصر؟ موقع سكاي نيوز عربية، 16 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/36Azk7D>
- (43) د. أمينة العريمي، العلاقات الخليجية الأفريقية «رؤية مستقبلية للقرن 21»، مركز العلاقات الخليجية الأفريقية، 6/5/2020، من خلال الرابط التالي: www.agrcenter.com
- (44) د. أمينة العريمي، المصدر السابق
- (45) د. أمينة العريمي، مستقبل المحاور الخليجية المتباينة في أفريقيا، مركز العلاقات الخليجية الأفريقية 12/3/2020، من خلال الرابط التالي: www.agrcenter.com
- (46) Elana Delozier, see ingred: Trade and Threats Shaping Gulf-Horn Relations, Tgw Washington Institute for East Policy Watch 3079, February 15, 2019, <https://bit.ly/35R9cNf>
- (47) د. حمدي عبدالرحمن، رؤى متباينة: تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم «الأفريقيا»، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 12 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/30sBsEF>
- (48) مايكل نايتس وفرزين نديمي، الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 27 يوليو 2018، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/38cUzFj>
- (49) Zach Vertin, Toward a Red Sea forum: The Gulf, the Horn of Africa, and architecture for a new regional order, brookings . edu, Sunday, November 3, 2019, <https://brookings/35TaXcJ>
- (50) د. دلال محمود، أمن البحر الأحمر المصالح العربية في مواجهة الإقتربات الخارجية، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 13 ديسمبر 2018، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/2FWRX2j>
- (51) د. عبد العزيز حمد العويشق، مجلس دول البحر الأحمر وخليج عدن يسد ثغرة أمنية مهمة، صحيفة الشرق الأوسط (لندن)، 18/1/2020، رقم العدد 15026
- (52) نايف الحمري، استعادة طريق الحرير التاريخي في العصر الحديث، موقع سفارة الصين لدى المملكة العربية السعودية، 27 يناير 2016، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/2TyV4FO>
- (53) د. عبد العزيز حمد العويشق، المصدر السابق
- (54) محمد عبد القادر خليل، منظمة جديدة لدول البحر الأحمر وخليج عدن، مجلة «السعودية»، 16 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/30AUJ76>
- (55) د. أشرف سعد العيسوي، مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن - الفرص والتحديات -، تريندز للبحوث والاستشارات، الإمارات العربية، 3 فبراير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://cutt.us/zaLja>
- (56) مايكل نايتس وفرزين نديمي، الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 27 يوليو 2018، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/38cUzFj>
- (57) Zach Vertin, Toward a Red Sea forum: The Gulf, the Horn of Africa, and architecture for a new regional order, brookings.edu, Sunday, November 3, 2019, <https://brookings/35TaXcJ>
- (58) د. أشرف سعد العيسوي، المصدر السابق
- (59) د. أمينة العريمي، مرجع سابق

طبيعة الوجود الروسي في البحر الأحمر

أستاذ العلوم السياسية والعلاقات الدولية المشارك -
جامعة بحري

د. ريم محمد موسى حبيب الله

مستخلص :

يعتبر البحر الأحمر من أهم الممرات المائية الدولية نظراً لموقعه الاستراتيجي المميز، وتشهد المنطقة تنافساً دولياً وإقليمياً من أجل استثمار موقعه عسكرياً وسياسياً لحماية مصالح هذه القوى المتنافسة، ويعكس هذا التنافس أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية والجيوسياسية. ناقشت الدراسة الدور الاستراتيجي الروسي في منطقة البحر الأحمر بتسليط الضوء على الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، وهدفت إلى التعرف على الدوافع التي كانت وراء الوجود الروسي في المنطقة وبالتالي معرفة الوسائل التي تعضد ذلك الوجود في منطقة البحر الأحمر الإقليمية، وكذلك التحديات التي تواجه روسيا في استعادة دورها على المسرح الدولي من جديد بما في ذلك وجودها في منطقة البحر الأحمر، وطرحت الدراسة سؤالاً رئيساً يتمثل في: ما هي الدوافع والمبررات وراء الوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر، في وجود فرضية أساسية، مفادها أن الوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر يأتي في سبيل استعادة الدور الروسي على المسرح الدولي من جديد، ويدعم ذلك العلاقات الثنائية التعاونية المتميزة في كافة المجالات مع دول المنطقة، اعتمد الباحث على المنهج التاريخي لاستقراء الأحداث التاريخية وكذلك المنهج الوصفي التحليلي وفقاً لمتطلبات منهجية البحث العلمي.

Abstract:

The Red Sea is considered one of the most important international waterways due to its distinctive strategic location, and the region is witnessing international and regional competition in order to exploit its military and political position to protect the interests of these competing forces. The study discussed the Russian strategic role in the Red Sea region by focusing on the strategic importance of the Red Sea, and it aimed to identify the motives that were behind the Russian presence in the region and to know the means to achieve that presence in the Red Sea region, as well as the challenges that Russia faces in regaining its role on the stage.

Including its presence in the Red Sea region, The study raised a major question: What are the motives and justifications behind the Russian presence in the Red Sea region?, and there is a basic hypothesis that the Russian presence in the Red Sea region comes in order to restore the Russian role on the international stage, and this supports the distinguished bilateral cooperative relations in all fields with the countries of the region The researcher relied on the historical method to extrapolate the historical events as well as the descriptive and analytical method according to the requirements of the scientific research methodology.

مقدمة :

تعتبر منطقة البحر الأحمر نظاماً فرعياً يتصف بخصائص جغرافية وسلوكية فريدة. تتكون المنطقة من مجموعة دول في قارتي آسيا وإفريقيا، حيث يقوم تصرف هذه الدول بالنسبة للبحر الأحمر على أساس مصالحها الجيوبوليتيكية في المقام الأول، ويحكم الصراع غالبية سلوك دول المنطقة بين مصالحها ومصالح الدول الأخرى، وقد يشمل تفاعل الصراع بين مصالح الأطراف أطرافاً دولية مما يضيف على، الصراع في البحر الأحمر طابعاً داخلياً وخارجياً وبالتالي يكون الصراع إقليمياً ودولياً على حد سواء.

ويقع البحر الأحمر ما بين خطي الطول 32 و 44 شرقي خط غرينتش، وما بين خطي العرض 12 و 30 شمالي خط الاستواء، وتكمن الأهمية الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر في مكونات موارد الدول المشاطئة لمياهه، كما تكمن 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 تشكل بدورها بعداً استراتيجياً ذا أهمية بالغة في المنطقة.

وبحكم الموقع الجيوبوليتيكي والاستراتيجي الذي تتمتع به منطقة البحر الأحمر ظلت المنطقة مسرحاً للصراعات الإقليمية والدولية، منها ما هو ذو رواسب تاريخية وما زال قائماً، ومنها ما هو وليد عصرنا الحاضر، وقد دابت الدول الكبرى منذ القرن التاسع عشر على إذكاء نار الصراع في البحر الأحمر خاصة منذ افتتاح قناة السويس في العام 1869 حيث اكتسبت منطقة البحر الأحمر أهمية بالغة دفعت الدول الكبرى والاستعمارية إلى احتلال المنطقة والتأثير على مصيرها، ومنذ مطلع الخمسينيات دخلت الدولتان العظميان الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي أيام القطبية الثنائية إلى المنطقة بدعوة من بعض دولها عن طريق تقديم المعونات وعقد الاتفاقيات التجارية، وكانت سياسات الدول الكبرى تعمل على محاولة للسيطرة وبسط النفوذ.

وفي الوقت الراهن تحاول روسيا التي خلفت الاتحاد السوفيتي بعد نهاية الحرب الباردة أن تعيد دورها مرة أخرى على المسرح الدولي باعتبارها إحدى القوى الكبرى المؤثرة في السياسة الدولية لكي تحافظ على مصالحها السياسية والاقتصادية والعسكرية، وتعتبر منطقة البحر الأحمر الإقليمية مهمة جداً في

السياسة الروسية الخارجية نسبة للموقع الاستراتيجي الممتاز الذي يساعد على بسط النفوذ وحماية المصالح الروسية الاستراتيجية، لذلك تعمل روسيا في الوقت الراهن على تواجدتها في المنطقة عن طريق العلاقات الثنائية التعاونية المتميزة في كافة المجالات مع دول المنطقة وإقامة القواعد العسكرية، حيث تعتبر مسألة الحصول على قواعد ومنافذ في المياه الدافئة مطلباً حيوياً في السياسة الخارجية الروسية منذ فترة طويلة.

الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر :

يتميز البحر الأحمر بموقع جيوبوليتيكي فريد يضيف نوعاً من التعقيد على العلاقات الدولية والإقليمية، فهو يقع عند نقطة التقاء قارات ثلاث (إفريقيا من الغرب وآسيا من الشرق وأوروبا من الشمال)، ويمكن تشبيهه بجسر طواف يصل الشرق بالغرب، وهو أيضاً يربط بحر العرب والمحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط بواسطة مضيق باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال، وبذلك يصبح همزة وصل استراتيجية لكثير من الطرق المائية. وكان البحر الأحمر معروفاً في التاريخ باسم بحر القلزم وشهرته بالبحر الأحمر تعود إلى لون الطحالب التي تنبت وتنتشر على سواحلها، إضافة إلى أن هنالك اعتقاداً سائداً كان يعزو سبب التسمية إلى كثرة الشعب المرجانية التي تغطي هذا اللون. كذلك كان يعرف بالبحر الجنوبي وفق رأي المؤرخ اليوناني «هيرودوت» لتمييزه عن البحر المتوسط الذي كان يعرف بالبحر الشمالي، كما أن بعض الجغرافيين أطلقوا عليه بحر العرب لأنه يشاطئ شرقاً وغرباً شعوباً في أغلبيتها عربية حيث تمتلك السعودية أطول الشواطئ عليه بطول يصل إلى ألفين وأربعمئة كيلومتر تقريباً تليها مصر بحوالي ألف وتسعمائة وواحد وأربعين كيلومتراً تقريباً، ثم إريتريا والسودان واليمن وجيبوتي، وأما الأردن وفلسطين شواطئهما قصيرة نسبياً⁽¹⁾.

تبلغ مساحة البحر الأحمر حوالي 438 ألف كيلومتر مربع، ويمتد على طول يزيد عن ألفي كيلومتر وعرض ثلاثمائة كيلومتر، ويحتل موقعاً جغرافياً مميزاً يربط بين قارات العالم القديم والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي والخليج العربي وبالتالي يشكل أحد أهم الممرات المائية الرئيسية للملاحة والتجارة الدولية، حيث تمر به ما يزيد عن 16 ألف سفينة تجارية وسياحية وعسكرية سنوياً⁽²⁾. ويعتبر مضيق باب المندب هو نقطة الحصار في الجنوب، ومضائق تيران وجوبال هي نقاط الحصار من الشمال، حيث تنتشر الجزر والشعاب المرجانية التي تقسم مياه البحر إلى ممرات ملاحية صغيرة وضيقة تجعل الملاحة مخاطرة تحتاج إلى حسابات دقيقة، لتحقيق السلامة والمرور الهادئ، ودار الصراع دوماً حول نقاط التحكم هذه سواء كان صراعاً دولياً أو محلياً واكتسبت مناطق عديدة على البحر الأحمر مميزات جيوبوليتيكية في خريطة الصراع الدولي والمنافسة الحادة القائمة في الوقت الراهن بين القوى العظمى، وكذلك على مستوى الصراع الإقليمي خاصة بين العرب وإسرائيل من ناحية وبين العرب وإثيوبيا التي تتحالف مع الغرب أومع الشرق السوفيتي من ناحية أخرى.

ويجدر هنا رصد ملاحظتين أساسيتين (3) :

- يعتبر البحر الأحمر بحراً طويلاً الساحل الأمر الذي يترجم جيوبوليتيكياً بالقول بأن السواحل الطويلة لها قدرة طاغية على التحكم في مياه البحر وعلى الملاحة فيها، لذلك الدول المشاطئة للبحر تؤدي دوراً أساسياً في لعبة الصراع الدائرة حوله وبالتالي تتحكم في هذا الشريان المائي المهم.

- امتلاء البحر الأحمر بالجزر المنتثرة شمالاً وجنوباً والتي يرقى بعضها إلى أهمية استراتيجية تعادل أهمية نقاط الحصار والتحكم الاستراتيجي السابقة الذكر.

والبحر الأحمر جزء من منطقة الشرق الأوسط غير المستقرة التي كانت مهد الرسالات السماوية، وهو أيضاً يقع في نطاق جوار آسيا الجنوبية والمحيط الهندي والقرن الإفريقي والبحر الأبيض المتوسط، وأهم من ذلك أنه يقع ما بين أكبر حقول النفط في العالم العربي وأكبر مستهلكي النفط في غرب أوروبا، وفي العام 1976 أنتجت حقول النفط في الخليج 21,489 مليون برميل بما يعادل 38% من نفط العالم، واستهلكت في السنة نفسها الأقطار الصناعية الغربية 33,110 مليون برميل (56.3%) من استهلاك النفط العالمي (4). ويقع البحر الأحمر في قلب قوس عدم الاستقرار، وهو القوس الذي حدده البروفيسور الأمريكي «برجنسكي» مستشار الأمن القومي الأمريكي الأسبق، وهو يضم الشرق الأوسط والقرن الإفريقي منطقة المحيط الهندي، كما يقع ضمن الإطار الجيوبوليتيكي لمنطقة الخليج الاستراتيجية، كما يمثل كذلك منصة للقفز نحو المناطق الاستراتيجية في الشرق الأوسط، لذا سعت معظم الدول الكبرى للسيطرة على مضائقه ومناذره البحرية لتأمين مصالحها القومية الإدارية والأمنية. ويعتبر البحر الأحمر من أهم الطرق البحرية العالمية على أساس أنه يوفر لقوى إقليمية ودولية إمكانية الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي، لذلك الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في حد ذاتها تأتي من موقعه الجغرافي. وعلى الصعيد السياسي برزت أهمية البحر الأحمر بشدة إبان حرب 1973 حينما أغلقت اليمن مضيق باب المندب أمام الملاحاة الإسرائيلية بالتعاون مع مصر، وبرزت أهميته كذلك إبان حرب الخليج الثانية في العام 1991⁽⁵⁾، ومن حينها أصبح البحر الأحمر قضية أمن حيوية تتنافس على ساحته الدول المطلة عليه، كما أصبح محوراً لتنافس هذه الدول حول بغية السيطرة والتأثير، كذلك حل التنافس بين الشرق والغرب محل المنافسة التقليدية التي كانت بين الإنجليز والعرب في البحر الأحمر، وإقليمياً، دخلت إثيوبيا حلبة التنافس مع حلفائها منذ استيلاء الماركسيين على الحكم في العام 1977.

وتكمن أهمية البحر الأحمر من الناحية العسكرية في أنه المدخل المفضي إلى المحيط الهندي عبر مضيق باب المندب الذي يتميز مع القرن الإفريقي بأهمية حيوية للقوتين العظميين في السابق باعتبار أنها تؤثر على وجود هذه القوى في المحيط الهندي وما يجاوره من مناطق. وظلت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر تشكل عاملاً له قيمته في الربط بين الشعوب التي تعيش على شاطئيه والتي ظلت تتمتع بالمنافع المتبادلة فيما بينها خاصة في مجال التجارة، لذلك ظل البحر الأحمر يمثل عبر التاريخ المنفذ الرئيسي للشعوب المطلة عليه خاصة في ضوء الحقيقة القائلة إن معظم دول البحر الأحمر لا تملك منفذاً بحرياً سواه ماعدا المملكة العربية السعودية بسواحلها البالغة 300 ميل على الخليج العربي ومصر التي يبلغ طول سواحلها على المتوسط 538 ميل، أما الدول التي لا تملك منافذ بحرية أخرى فإنها تعتمد اعتماداً كلياً على البحر الأحمر⁽⁶⁾. ويقع البحر الأحمر في مركز الكتلة العربية سواء من الناحية الجغرافية أو القومية، إذ تشكل السواحل العربية من الناحية الجغرافية 90,2% من مجموع سواحلها، إلا أن السواحل العربية المترامية تجعل الأقطار العربية المعنية أشد حساسية لأي عامل يؤثر على ميزان القوى في البحر الأحمر الذي يرتبط بصورة حاسمة بالميزان الدولي، كما يمكن تهديد أمن هذه الأقطار حال فقدانها منافذها على هذا البحر أو في حال تعرضها لإغلاق المضائق المتحكمة به. ويعتبر

البحر الأحمر إحدى مناطق الأمن الرئيسية بالنسبة للعالم العربي نسبة لوقوعه في قلب العالم العربي، حيث تطل على مياهه سبع دول عربية تمثل سواحلها نحو 84,2% من الطول الإجمالي لسواحلها مما جعل البعض يذهب في وصفه على أساس أنه بحيرة عربية⁽⁷⁾. وقد برز الوعي الاستراتيجي العربي بأهمية البحر الأحمر مرتبطاً بالصراع العربي الإسرائيلي عندما احتلت إسرائيل قرية أم الرشراش والتي تحولت فيما بعد إلى ميناء إيلات، وبالرغم من ذلك فإنه لا توجد استراتيجية عربية واضحة المعالم ومحددة الأهداف تجاه التهديدات الإسرائيلية، وقد فشلت كل الجهود التي بذلت لوضع استراتيجية عربية موحدة في البحر الأحمر نسبة لتضارب المصالح العربية واختلاف الدول العربية في تحديد مفهوم للأمن القومي العربي، ويصبح في ضوء أهمية البحر الأحمر للأمن العربي، فإنه أمر ملح في الوقت الرهن ومستقبلياً أن تباشر الدول العربية المشاطئة للبحر الأحمر بصورة خاصة وسائر الدول العربية الأخرى في وضع استراتيجية من شأنها تعزيز وتأمين أمن هذا الطريق المائي الحيوي الذي يشكل في الدرجة الأولى جزءاً لا يتجزأ من الأمن القومي العربي الشامل، وعلى الدول العربية القيام بعدد من التدابير والخطوات الضرورية المتمثلة في: مقاومة التدخل الأجنبي في المنطقة، والتعاون والتنسيق في السياسات بين الدول العربية وبينها وبين الدول غير العربية في المنطقة، الاتجاه نحو التنمية والتكامل الشامل للعالم العربي بحيث أن التعاون الإقليمي هو الوحيد الذي يمكن أن يبعد التنافس بين القوى العظمى في البحر الأحمر. وحسب رأي «أمين هويدي» أن تحقيق الأمن العربي لا يعني عدواناً على الدول غير العربية في البحر الأحمر بل أن أمن البحر الأحمر يتحقق بجهد مشترك بين الجميع⁽⁸⁾. ويتضح أن أهمية البحر الأحمر تنبع من مجموعة عدة عوامل متداخلة جغرافية وجيوبوليتيكية وسياسية واقتصادية، وكذلك مجموعة من الحقائق القديمة والمتغيرات الحديثة لكل منها أبعاد ودلالات، مما يجعله منطقة جذب واهتمام عالمي وإقليمي دائم. وأهم ما يميز البحر الأحمر في الوقت الراهن كونه ممراً مائياً تجتازه أهم سلعة استراتيجية وهي النفط، إلى جانب وجود المعادن الأخرى في باطنه مما يزيد من أهميته الجغرافية والقومية بالنسبة للدول المطلة عليه، حيث هنالك كميات مقدرة من المعادن يمكن أن تشكل مصدراً جديداً للصراع بين الدول العربية وغير العربية في المنطقة، ويمكن لكميات هذه المعادن أن تصلح للتصنيع مثل الذهب والفضة والنحاس والحديد الخام والرصاص والكروم والزنك. ونتج عن هذه الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ما يلي⁽⁹⁾:

أولاً: أصبحت منطقة البحر الأحمر كثيرة التأثير بالمتغيرات المحلية والإقليمية والدولية نسبة لتربطها واتصالها وأهميتها الاستراتيجية والجيوبوليتيكية، على سبيل المثال ما يحدث في الشرق الأوسط ينعكس في الغالب على البحر الأحمر لذلك يعتبر معظم الباحثين أن البحر الأحمر إقليم فرعي للشرق الأوسط.

ثانياً: حماية المصالح والمكتسبات والسيطرة والنفوذ على منطقة البحر الأحمر كانت دوماً حاضرة في تاريخ البحر الأحمر القديم والحديث وإن تغيرت الدواعي والمبررات، ويعتبر هذا التدخل الخارجي سبباً في منع دول البحر الأحمر من فرص الاستقرار والنماء منذ زمن قديم لأنه يخدم مصالح تلك الدول ويكرس أهميتها.

ثالثاً: تآثر مسار وتاريخ البحر الأحمر بالأحداث الداخلية لدوله والخارجية للفاعلين الدوليين خاصة

في مسألة النزاعات الإقليمية وحروب الحدود والقرصنة البحرية والهجرة غير المشروعة وحروب الموارد، والتي كانت سبباً جاذباً للأطراف الخارجية.

رابعاً: بسبب التوترات الإقليمية والأوضاع غير المستقرة بشكل عام ستوجد حالة من التعقيد والتوتر المستمر وعدم الاستقرار بحيث لا يمكن لأي دولة من دول البحر أن تبقى بمنأى عن التأثير بتلك الأوضاع أو التفاعل معها.

خامساً: تزايد الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ستعكس على زيادة المصالح والأطماع ويترب على ذلك حدوث الصراع بأشكاله المختلفة بين القوى الإقليمية والدولية ولا شك أن الأطراف المحلية ستدخل في تلك المواجهة.

سادساً: توفر أسباب عديدة لحدوث أزمات مستقبلاً في منطقة البحر الأحمر أو تأثيره بالآزمات في المناطق القريبة بفعل قوى إقليمية أو دولية نتيجة لتعارض المصالح، مما ينعكس على الأمن البحري والذي يتمثل في تهديد تدفق التجارة البحرية والأمن الإقليمي للدول المشاطئة له.

وبما أن البحر الأحمر يمثل أهمية كبرى للأمن العالمي، حيث يتميز بموقعه كممر مائي يربط بين العديد من قارات العالم وهو بذلك يقتصر الوقت والمسافات والتكلفة المالية مما يجعله يتمتع بالميزات الاستراتيجية الآتية ⁽¹⁰⁾ :

1. يعتبر البحر الأحمر قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة، وبالتالي تزيد أهميته الاستراتيجية سواء من الناحية العسكرية أو الاقتصادية أو الأمنية.
2. البحر الأحمر هو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا.
3. هو أحد الممرات الرئيسية للملاحة والتجارة الدولية بين أوروبا وآسيا، حيث تقدر نسبة السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنوياً ما يقارب من عشرين ألف سفينة.
4. له أهمية كبرى للأمن العربي سواء على المستوى القومي أو القطري للدول العربية المطلة عليه، وكذلك للأمن العالمي والدول الأوروبية.
5. تقع ثروات قاع البحر الأحمر وباطنه في نطاق، الاقتصادية الخالصة للدول المطلة عليه، إذ لا يزيد عرض البحر الأحمر عن 402 كم، لذلك من حق هذه الدول أن تكون لها السيادة الدائمة على الموارد البيولوجية والمعدنية في البحر.

وفي الوقت الراهن سعت دول إفريقية وعربية مشاطئة على ساحل البحر الأحمر الشرقي والغربي إلى تحقيق أهمية إنشاء كيان يضم هذه الدول وهي المملكة السعودية ومصر والسودان وجيبوتي واليمن والصومال والأردن، بهدف التنسيق والتعاون بينها ودراسة السبل الكفيلة بتحقيق ذلك في المجالات السياسية والاقتصادية والثقافية والأمنية والبيئية، وجاء ذلك امتداداً للاجتماع التشاوري لوزراء خارجية هذه الدول في القاهرة في ديسمبر 2018، حيث يسعى هذا الكيان (أرسقا) الذي تقوده المملكة السعودية والذي تم

الإعلان عنه بصورة رسمية في العاصمة السعودية الرياض في يناير 2020 لتحقيق المصالح المشتركة وتعزيز الأمن والاستقرار على الصعيدين الإقليمي والدولي وبالتالي مواجهة التهديدات الإيرانية في البحر الأحمر (11). وتنبع أهمية مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ليس فقط من كونه يشكل محاولة جادة لضمان حرية الملاحة وحركتها في البحر الأحمر وتعزيز التعاون بين أعضائه في العديد من المجالات، وإنما أيضاً من الأهمية الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر وخليج عدن باعتبارهما من أهم الممرات الدولية على مستوى ضمان أمن الطاقة والاقتصاد العالمي، وبالتالي يمكن القول أن هذا التجمع الإقليمي الجديد يشكل أهمية كبرى ليس فقط لأعضائه وإنما لكل العالم.

الوجود الروسي في البحر الأحمر.. خلفية تاريخية :

خلفت روسيا الاتحادية الاتحاد السوفيتي الذي انهار في مطلع التسعينيات وتفكك إلى عدد من الدول في أعقاب نهاية الحرب الباردة ونهاية القطبية الثنائية، فمن ناحية تاريخية وجود روسيا في البحر الأحمر كان هو امتداد للوجود السوفيتي إبان فترة القطبية الثانية، ومن ثم أصبحت الآن محاولات للوجود الروسي في الوقت الراهن على البحر الأحمر بعد أن خلفت الاتحاد السوفيتي بعد تفككه في العام 1991. وكان الاتحاد السوفيتي السابق يسعى منذ الحرب العالمية الثانية إلى تحقيق مصالح كونه في منطقة الشرق الأوسط، وتمثلت رغبة السوفيت في الحصول على حقوق المرور خلال الطرق البحرية في المنطقة، كما أرادوا تحدي الوجود الغربي في الشرق الأوسط، لكل هذه الأسباب اتبع الاتحاد السوفيتي السابق سياسات مناظرة تصارعت مع سياسات الولايات المتحدة ومع معظم سياسات البلدان الغربية. ويرجع اهتمام السوفيت بموانئ المياه الدافئة على البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي إلى أيام القيصر بطرس الأكبر (1682-1725)، فكتب في وصيته المنشورة بحث خليفته على التحرك جنوباً إلى البسفور والخليج العربي والهند معلناً أن من يسيطر على تلك المناطق يحكم العالم (12). وهكذا عمل الروس ومنهم زعماء السوفيت الذين حكموا بعد ثورة 1917 الشيوعية على مواصلة الامتداد جنوباً، وقد أوضحت كتابات الاميرال «سيرغي غورشكوف»، مدى حاجة السوفيت إلى تسهيلات البحر الأحمر في الخمسينيات والستينيات خاصة بعد إدخال الولايات المتحدة الغواصات النووية إلى المنطقة.

كان البحر الأحمر وما حوله أحد الاهتمامات الاستراتيجية للاتحاد السوفيتي السابق لمواجهة النفوذ الأمريكي في العالم الثالث وأعالي البحار، لذلك كان الاتحاد السوفيتي يلجأ إلى إقامة تحالفات وصداقات مع دول العالم الثالث لتفويت الفرصة على الولايات المتحدة الأمريكية وعدم ترك المجال لها وحدها، لذلك كان العالم العربي وإفريقيا مجالا للتنافس بين القوتين العظميين منذ اندلاع الحرب الباردة بنهاية الحرب العالمية الثانية. وبالرغم من أن الاتحاد السوفيتي السابق كان قد تخلى عن مبدأ حتمية الحرب بين الشرق والغرب متبنياً سياسة التعايش السلمي الذي ينبذ اندلاع حرب شاملة مباشرة بين القوتين العظميين، لكنه استعاض عن ذلك باستراتيجية مواجهة التغلغل الأمريكي في العالم الثالث وأعالي البحار. وبدأ الاتحاد السوفيتي التغلغل في منطقة البحر الأحمر بعد أن وطد مركزه في الشرق الأوسط والبحر المتوسط من خلال الصراع العربي - الإسرائيلي، وكانت الاستراتيجية السوفيتية في البحر الأحمر تتمثل في دعم نظم الحكم الثورية التي تتصدى للسياسات الغربية وتحجيم النفوذ الأمريكي في البحر الأحمر، لذلك عمل الاتحاد السوفيتي السابق

على استقطاب حلفاء له في هذه المناطق حيث استطاعت السياسة السوفيتية استقطاب العديد من الدول المعادية للولايات المتحدة الأمريكية والسياسات الغربية مما أعطى الاتحاد السوفيتي السابق مكانة بات من الصعب على الدول الغربية تجاهلها، خاصة أن الدول التي كان يدعمها الاتحاد السوفيتي أصبحت دولاً ذات دور فعال في سياسات العالم العربي وإفريقيا. وقد عمد الاتحاد السوفيتي إلى التغلغل في البحر الأحمر عن طريق مصر في منتصف الخمسينيات، وقد أبرم السوفيت في 1955 معاهدة صداقة مع إمام اليمن ثم وقعوا بعد ذلك اتفاقيات عسكرية واقتصادية، وبعد ثورة اليمن الشمالي زاد السوفيت من معوناتهم المالية إلى اليمن الشمالي وكذلك تدريب الجيش اليمني على يد مستشارين سوفيت، وعرض السوفيت أيضاً توسيع ميناء الحديدة وبناء طرق ومطارات هناك، وعندما نشب صراع مسلح بين اليمن الشمالي واليمن الجنوبي ساند السوفيت اليمن الجنوبي واستغلوا التوتر الإقليمي لتدعيم نفوهم في المنطقة. وعندما نال اليمن الجنوبي استقلاله في نوفمبر 1967 بمسمى جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، عملت على تعميق التزامها تجاه السياسات الموالية للصين ومن بعدها الاتحاد السوفيتي، ثم طورت علاقات قوية مع موسكو خاصة في يونيو 1978 عندما حوكم الرئيس سالم ربيع علي وأعدم وحل محله عبد الفتاح إسماعيل، وقد قام الرئيس اليمني الجنوبي، والزعماء السوفيت بتوقيع معاهدة صداقة وتعاون مدتها خمسة وعشرين عاماً تدعو إلى تعاون وطيد بين الطرفين في المجالات السياسية والاقتصادية والعسكرية. وقد مثلت المعاهدة مع اليمن الجنوبي مكسباً استراتيجياً ضخماً بالنسبة للاتحاد السوفيتي حققه بالقرب من مياه المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر شريان المواصلات البحرية والنفطية⁽¹³⁾. ومنذ العام 1977 كسب الاتحاد السوفيتي حليفاً آخر جنوب البحر الأحمر إلى جانب اليمن الجنوبي وهو النظام الماركسي في إثيوبيا في محاولة من الاتحاد السوفيتي لتوسع نفوذه في منطقة البحر الأحمر عن طريق دول القرن الإفريقي، فقد استعان نظام منقستو هايلى مريام الذي وصل للحكم في العام 1974 بالاتحاد السوفيتي وكوبا في نزاعه مع الصومال والثورة الإترية، وهي مساعدات ضمنت لإثيوبيا قوة عسكرية متفوقة لا يستهان بها حققت بها النصر على الصومال عام 1978 وتمكنت كذلك من فرض سيطرتها على معظم أنحاء إرتريا⁽¹⁴⁾. وقد حاول السوفيت تسوية الصراع الصومالي - الإثيوبي بتقديم فكرة انضمام البلدين إلى اتحاد فيدرالي ماركسي مقترح وموالٍ للسوفيت بحيث يضم أيضاً اليمن الجنوبي ثم لاحقاً جيبوتي، وقد وافق منقستو على التحالف السوفيتي المقترح بغية تشكيل جبهة معادية للاستعمار في البحر الأحمر، مع مواجهة كتلة الأقطار العربية المساندة لحركة تحرير إرتريا بوصفها العدو الخارجي الرئيس للنظام الماركسي، بيد أن الرئيس الصومالي محمد سياد بري رفض الاتحاد المقترح برغم إلحاح «نيكولاي بودغورني» رئيس مجلس السوفيت الأعلى. وكان هنالك نفوذ سوفيتي في السودان قد بدأ منذ العام 1968 عندما باع السوفيت أسلحة إلى حكومة محمد أحمد المحجوب، ثم تدعيم هذا النفوذ بعد نجاح جعفر نميري في قيادة ثورة 25 مايو 1969، وقد جاءت محاولة الانقلاب الموالية للشيوعية في عام 1971 ضد نميري كضربة ساحقة قضت على مكانة السوفيت في السودان عمل بعدها الرئيس نميري على طرد السوفيت من السودان وإبعاد عدد من المستشارين العسكريين والدبلوماسيين من الخرطوم، وطرح الادعاءات في تلك الفترة بأن الاتحاد السوفيتي كان وراء محاولات الإطاحة بنميري في عامي 1971 و 1976 بوصفها الأسباب الرئيسية لتحول السودان إلى التحالف السعودي - المصري المناهض

للسوفيت والذي كان قائماً في ذلك الوقت، الأمر الذي دمر لاحقاً الوجود السوفيتي في البحر الأحمر، (15). وتغطي المصالح السوفيتية في البحر الأحمر الجوانب الاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية والثقافية، ومنذ أزمة الصواريخ في كوبا تحرك السوفيت ليصبحوا قوة بحرية دولية قوية في كل بحار العالم، وينظر إلى مصالح موسكو في البحر الأحمر ضمن إطار الحفاظ على وجود الاتحاد السوفيتي بصفته قوى عظمى مع تقليص وجود سائر القوى الرئيسية الأخرى وإزالتها لا سيما الولايات المتحدة سواء في البحر الأحمر أو المناطق المجاورة له. وتمثلت الأهداف العامة للسياسة الخارجية السوفيتية وقتها في منطقة البحر الأحمر وما حوله بما يلي (16) :

أولاً - السيطرة وفرض النفوذ السوفيتي على الخطوط البحرية من خلال البحر الأحمر، لتتاح فرصة الوجود والتأثير للقوات السوفيتية أينما أمكن ذلك.

ثانياً - تقويض المصالح الأمريكية والغربية وتقليلها في البحر الأحمر وما حوله.

ثالثاً - زيادة مستوى اعتماد «الدول الثورية» المطلية على البحر الأحمر وما حوله على الاتحاد السوفيتي السابق.

رابعاً - محاولة احتواء دول القرن الإفريقي إضافة إلى اليمن الجنوبي وإدخالها في حلف واتحاد يدور في فلك الاتحاد السوفيتي وبذلك تتم له السيطرة على باب المندب.

خامساً - التوسع في عقد اتفاقيات الدفاع المشترك، والحصول على التسهيلات الجوية والبحرية مع زيادة الوجود العسكري السوفيتي في دول المنطقة.

سادساً - الاحتفاظ بمعدات عسكرية مخزونة وقوات جوية متمركزة في قواعد جوية في بعض دول المنطقة، يعمل عليها طيارون روس أو من ألمانيا الشرقية، بما يمكن الاتحاد السوفيتي من سرعة التحرك في المنطقة. ويتضح أن التورط السوفيتي - الأمريكي في البحر الأحمر في السابق انطلق من المصالح الإقليمية والعالمية لكل منهما، ولتوسيع نفوذهما في المنطقة استغلا الصراعات الإقليمية فيها واستخدام الصراع العربي - الإسرائيلي في الجزء الشمالي من منطقة البحر الأحمر بغية التأثير على منطقة الشرق الأوسط والبحر الأحمر، وكذلك الصراع القائم في الجزء الجنوبي بين إثيوبيا والصومال، واليمن الشمالي واليمن الجنوبي. وبالرغم من أن الاستراتيجية السوفيتية السابقة في البحر الأحمر والقرن الإفريقي كانت باهظة النفقات نظراً إلى حجم الموارد المادية والعسكرية التي خص بها الاتحاد السوفيتي النزاع في القرن الإفريقي، فإن نجاح هذه الاستراتيجية في البحر الأحمر يعد تعويضاً عن حجم هذه الخسائر والنفقات بعد أن استعانت بعض الدول المطلية على البحر الأحمر سواء كانت عربية أو إفريقية بالاتحاد السوفيتي باعتباره مناصراً لحق الشعوب في تقرير مصيرها وفي التخلص من الاستعمار الاستيطاني والتفرقة العنصرية، جسدت إلى حد كبير النجاح الباهر لهذه الاستراتيجية على منطقة البحر الأحمر. وقد تغيرت الاستراتيجية السوفيتية بعد استلام الرئيس غورباتشوف للسلطة في مارس 1985، وقل التنافس والصراع بين القوتين العظميين في البحر الأحمر بسبب دعم سياسة الوفاق.

المصالح الاستراتيجية الروسية في البحر الأحمر :

تعتبر مسألة الحصول على قواعد ومنافذ في المياه الدافئة مطلباً حيوياً في السياسة الخارجية الروسية، ويأتي ذلك تأميناً للمصالح الروسية وأهدافها المنتشرة في جميع أنحاء العالم، بالرغم من أن روسيا في الوقت الراهن لا تستطيع أن تلعب في ميدان الصراع العالمي الدور الذي كان يلعبه الاتحاد السوفيتي سابقاً. وترتبط المساعي الروسية بشأن التوجه نحو البحر الأحمر بجملة المصالح الرئيسية للروس في منطقة القرن الإفريقي بصورة عامة، والتي تتمثل في (17) :

- المشاركة في احتواء خطر الجماعات والحركات الإرهابية بما لا يهدد مصالحها في المنطقة وبما يصعب من انتقال العناصر الجهادية إلى قلب الدولة الروسية أو مناطق النفوذ الخاصة بها.
- استعادة النفوذ الروسي في المنطقة وإيجاد موطئ قدم لها في منطقة البحر الأحمر في ظل اشتداد التنافس الدولي والإقليمي على المنطقة، والرغبة الروسية في مزاحمة القوى الدولية لا سيما الولايات المتحدة.
- تستغل روسيا وجودها في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر كقاعدة للانطلاق نحو توسيع نفوذها في مناطق أخرى في قارة أفريقيا باعتبار أن المنطقة هي بوابة العبور إلى وسط وجنوب القارة الإفريقية.
- المساهمة في تأمين الملاحة البحرية في البحر الأحمر، والمشاركة في حماية مضيق باب المندب، فضلاً عن القرب من الأزمات الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط.
- تعزيز التعاون والتفاعل السياسي مع دول حوض البحر الأحمر والتطابق في المحافل الدولية بخصوص الملفات التي تهم الجانب الروسي.
- استغلال ما ينعم به البحر الأحمر من موارد طبيعية وكثير من المعادن.
- استغلال استمرار الصراعات في منطقة القرن الإفريقي بفتح أسواق جديدة لبيع السلاح الروسي بما يمنحها النفوذ فضلاً عن المكاسب الاقتصادية.

ويلاحظ في الوقت الراهن في خضم التنافس الدولي لإنشاء قواعد عسكرية في القرن الإفريقي والبحر الأحمر بروز ظاهرة «العسكرة» الآخذة في التزايد عبر الإقليم، حيث تأخذ هذه العسكرة أشكالاً مختلفة منها التدخل المباشر أو التعاون العسكري أو مبيعات الأسلحة مع دول المنطقة، فالصين وفرنسا والولايات المتحدة لديها قواعد في جيبوتي التي تقع على مقربة من مضيق باب المندب، مما دفع روسيا في محاولة لإقامة القواعد العسكرية في البحر الأحمر لتعزيز نفوذها، حيث سعت روسيا لإقامة قاعدة عسكرية في إرتريا ومحاولات لإقامة قاعدة في السودان منذ أيام نظام الرئيس السابق عمر البشير. وفي الوقت الراهن يوجد اختلاف كبير بين الباحثين حول مسألة وجود سياسة روسية تجاه القرن الإفريقي والبحر الأحمر، ومرد هذا الاختلاف يرجع إلى غياب المعطيات الملموسة حول أسس السياسة الروسية تجاه المنطقة لا سيما في الوثائق الرسمية، ففي حين يذهب محللون إلى أن بعض تلك التحركات الروسية في المنطقة لا ترقى إلى مستوى سياسة متماسكة وإن كانت تعد مؤشرات لنفوذ أكبر لروسيا في المستقبل. يذهب آخرون إلى وجود

سياسة روسية تجاه منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر، ولكن من الواضح أن روسيا العائدة بقوة تدخل منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر في ظل صراع مع القوة الكبرى الأخرى حيث إمكانات اقتصادية واعدة، لا سيما في مجال الطاقة، إلى جانب احتفاظ روسيا بارث من العلاقات التاريخية مع دول منطقة القرن الإفريقي شهدت ذروتها إبان حقبة الاتحاد السوفيتي السابق عندما كانت منطقة القرن الإفريقي تمثل مكانة مهمة في السياسات السوفيتية تجاه إفريقيا. ومن هذا المنطلق يمكن القول بأن الوجود الروسي في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر لا يعزز نفوذها بوصفها قوة دولية مؤثرة لمواجهة منافسيها، بل سيكون ذلك مدعاة لمد نفوذها إلى منطقة الخليج العربي لا سيما مع تراجع القوة الأمريكية وتراجع أهمية الشرق الأوسط لديها، وما يروج من تحليلات من احتمالات انسحاب أمريكي متوقع من الشرق الأوسط إلى مناطق أكثر أهمية من الناحية الجيوستراتيجية بالنسبة للمصالح والأمن القومي الأمريكي، فضلاً عن الخلافات بين دول الخليج والإدارة الأمريكية إزاء موضوع احتواء إيران. ويمكن تلخيص المحددات التي تحكم التحركات الروسية لتنفيذ استراتيجيتها في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر في الوقت الراهن والمستقبل القريب فيما يلي (18):

التدخل العسكري: ويقصد بالتدخل العسكري هنا معناه المباشر بقدر ما يعني به هنا هيمنة نمط التفاعلات القائمة على العلاقات العسكرية في السياسة الخارجية لبعض الدول ومنها روسيا، وفي هذا السياق ذكر مدير مركز الدراسات الاستراتيجية الروسي «كونوفالوف» أنه من الصعب نفي الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن، ومع وجود قاعدة روسية في طرطوس السورية سيكون وجود نظيراتها مهماً ومغرياً جداً على البحر الأحمر حيث تجرى دراسة اقتراح إقامة قواعد في السودان والصومال تحت عدسة مكبرة والمقارنة بين الإيجابيات والسلبيات (19). ويتضح في ظل حالة الفوضى التي يمر بها النظام الدولي والتطورات الإقليمية في منطقة القرن الإفريقي والشرق الأوسط يبدو أن نمط سياسة إنشاء قواعد عسكرية روسية بالخارج لا سيما في المناطق الحيوية من أهم دوافع التحركات الروسية لملء هذا الفراغ، ومن المؤشرات على ذلك ما رشح مؤخراً من اتجاه روسيا إلى تأسيس قاعدة عسكرية لها في جمهورية أرض الصومال (20).

التدخل الإنساني: تستخدم روسيا مثلها مثل القوى الدولية الأخرى التي تنطلق من مبادئ حفظ السلم والأمن الدوليين التدخل الإنساني في مواجهة الأزمات والكوارث جزءاً من الدبلوماسية، كما أنها تسهم بشكل فعال في تقديم الخدمات الإنسانية إلى بعثات الأمم المتحدة لحفظ السلام في القارة الإفريقية لا سيما في قطاع الطيران، لذلك فإن مسوغات التدخل الإنساني ترزخ تحت وطأة الحروب والنزاعات والصراعات المسلحة، وأن الأزمات الإنسانية والكوارث تسوغ في بعض الأحيان سياسات النفوذ والمصالح لبعض الدول الكبرى ومنها روسيا نفسها. وحيث إن المبرر الإنساني يعد من العوامل التي تستند إليها الدول الكبرى لتبرير وجودها وسياساتها في بعض المناطق، فإن وجود روسيا في منطقة القرن الإفريقي وسواحل البحر الأحمر ضمن عوامل عديدة يستند إلى مسوغات المهام الإنسانية التي تقوم بها في أكثر من منطقة في العالم، وبالتالي فإن الدور الإنساني لروسيا يحتاج إلى الحضور في المناطق الحيوية لا سيما المنافذ والممرات المائية كالبحر الأحمر.

السعي للنفوذ الدولي: وجود روسيا بقوة في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر يجعلها في حاجة إلى الحفاظ على المنظومة البديلة كمجموعة «البريكس» بصفتها قوة اقتصادية صاعدة في الاقتصاد الدولي في وجه المنظومة التي يهيمن عليها الغرب، ومن ثم ضمان استدامة صعودها بوصفها قوة عالمية على المدى البعيد وكذلك تقوية حلفائها.

وفي الواقع أهمية المنطقة بالنسبة لروسيا في أنها تسعى كذلك للحصول على الموارد الطبيعية لاستدامة صعودها كقوة دولية، والبحث عن أسواق جديدة لصادراتها، وتأمين طريق انسياب صادراتها، فضلاً عن ضمان أمن الطاقة لها مستقبلاً.

دبلوماسية الفيتو: استناداً إلى السلوك التصويتي لروسيا في مجلس الأمن الدولي، وطبيعة الأنظمة السياسية القائمة في منطقة القرن الإفريقي وكذلك التحولات الإقليمية والتنافس على القرن الإفريقي، يمكن التنبؤ بتطور التأثير الروسي في قضايا هذه المنطقة مستقبلاً، لأن روسيا الاتحادية يعرف عنها بوصفها عضواً دائماً في مجلس الأمن - الإفراط في استخدام حق النقض (الفيتو) لمصلحة حلفائها، وهي الميزة التي تجعلها ذات أهمية بالنسبة لبعض دول منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر خاصة تلك الخاضعة لعقوبات دولية، أو التي تحتاج لبعض أشكال الدعم السياسي والدبلوماسي في مواجهة النفوذ الأمريكي. وإلى وقت قريب اقتصر التعاطي الروسي مع أزمات المنطقة على الحد الأدنى، حيث لم تسع موسكو إلى أداء أدوار أكبر مكتفية في بعض الأحيان بالتفرج على تدخلات الدول الأخرى خاصة الدول الغربية، ومع ذلك حرصت روسيا على التعاطي مع تلك الأزمات بحسب أهميتها لمصالحها وركزت على التمسك بالحد الأدنى من الانخراط السياسي في تلك الأزمات، ونجد أنها نشطت في الاهتمام ببعض الملفات في سياق المواجهة بينها وبين الدول الغربية على سبيل المثال في علاقاتها مع السودان، وفي إطار تحركاتها تجاه الأزمة الليبية، وجنوب السودان. وقد اتجه السودان إبان فترة حكم البشير إلى مواجهة العقوبات الأحادية التي تفرضها الولايات المتحدة منذ العام 1993 نحو تعزيز علاقاته مع روسيا سعياً وراء الدعم الروسي في مواجهة الضغوط الغربية، وقد تعززت علاقات البلدين متخذة أشكال التعاون كافة، وبالنسبة لروسيا فالعلاقات القوية مع السودان تحقق لها أكثر من هدف حيث تستطيع النفاذ عبره إلى إفريقيا خاصة منطقة القرن الإفريقي والانخراط من خلال تلك العلاقات في ملفات تجعلها في موضع اشتباك أو مساومة دبلوماسية مع منافسيها.

دواعي استعادة الدور الروسي في منطقة البحر الأحمر في الوقت الراهن:

يعتبر التنافس الإقليمي والدولي في السيطرة على البحر الأحمر وعلى الموانئ المطلة عليه والتحكم في حرية البحرية هو المهدد الأكبر في ظل التدافع المحموم وفرض النفوذ الذي يشهده البحر الأحمر في الوقت الراهن، وهناك أهداف معلنة لهذا التنافس تتمثل في حماية حرية الملاحة ومكافحة القرصنة وإيجاد قواعد لتنفيذ عمليات ومهام عسكرية إضافة إلى حماية مصالح الدول. أما الأهداف غير المعلنة لذلك التنافس تتمثل في (21) :

- السيطرة على الثروات والموارد والأسواق في المنطقة.
- السيطرة على المنطقة الاستراتيجية المضطربة.
- التدخل في الشؤون الداخلية والتأثير على مواقف تلك الدول.
- فرض الهيمنة العسكرية والأمنية.
- ومن أهم المخاطر المحتملة لهذا التنافس على البحر الأحمر ما يلي :
- حدوث مواجهات عسكرية وحروب بين دوله بدعم أطراف خارجية.
- عسكرة المنطقة والتواجد العسكري الكثيف يكون قابلاً للانفجار في أي وقت مما يجعل البحر الأحمر مسرحاً للعمليات العسكرية مما يشكل نتائج كارثية.
- الأزمات وزراعة الألغام البحرية بهدف التأثير في حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر.
- التعرض للمنشآت البحرية وكذلك القطع البحرية من سفن وناقلات نفط لتصفية الحسابات بين أطراف لديها تدخلات في المنطقة.
- الجريمة المنظمة وأعمال القرصنة للقيام بأعمال عداوية أو استخبارية للتأثير على الأمن والاستقرار الداخلي لدول البحر الأحمر.

حاولت روسيا منذ بداية الألفية الجديدة وتولي الرئيس فلاديمير بوتين السلطة إلى استعادة دورها ونفوذها السياسي كقوة كبرى في النظام الدولي تمتلك العديد من المصالح في جميع أنحاء العالم، ومن بين تلك المناطق الشرق الأوسط والقرن الإفريقي والتي تمتلك استراتيجية في النظام الجيوسياسي الدولي برزت بواقعه بشكل مكثف خلال العقد الماضي. ومنطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي تتمتع بديناميكية تجعلها ضمن أهم المناطق الاستراتيجية في العالم كونها تتطل على ممرات مائية مهمة فضلاً عن احتوائها على العديد من الموارد مما جعلها محط أنظار العالم لا سيما الدول الكبرى. وفي ظل غموض السياسة الأمريكية على منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر بعد صعود ترامب إلى السلطة، دفع ذلك بعض المحللين إلى تبني الرأي القائل بتراجع نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة البحر الأحمر بسبب انشغالها بتسارع الأحداث في الشرق الأوسط وتعقيداتها، وهو ما يمنح روسيا التي تعتبر عنصراً أساسياً في خارطة النفوذ الشرق أوسطية فرصة قوية، للاندفاع نحو البحر الأحمر والقرن الإفريقي بهدف تحقيق وتعزيز مصالحها في المنطقة. وتهدف السياسات الحالية لروسيا إلى إعادة تأسيس عالم متعدد القطبية كوسيلة لاستعادة النفوذ الروسي على الصعيد الدولي كلاعب رئيس على المسرح العالمي تحت غطاء التعاون الاقتصادي والتجاري، ومن ثم تتطلع روسيا إلى القرن الإفريقي والبحر الأحمر بهدف التخفيف من وطأة الضغوط الدولية ويدفعها في ذلك عدد من الدوافع (22) :

دوافع سياسية :

تسعى روسيا إلى تجديد علاقاتها مع دول المنطقة وإحداث اختراق مهم وتعزيز تأثيرها السياسي لكي تتمكن من مواكبة الولايات المتحدة والصين والقوى الأخرى فيها والبحث عن حلفاء جدد في المنطقة لمواجهة النفوذ الأمريكي، كما ترغب روسيا في التعاون مع دول إقليمية مهيمنة وصاعدة في المنطقة مثل

إثيوبيا بهدف توطيد نفوذها في المنطقة وفتح آفاق تعاون جديدة مع باقي دول المنطقة. وفي هذا السياق قامت إرتريا بتقديم الدعم لروسيا في أزمة ضمها لإقليم القرم من أوكرانيا وكذلك جورجيا، وهو ما اعتبرته روسيا نصراً دبلوماسياً ولو رمزياً في الأمم المتحدة.

دوافع اقتصادية :

تمتلك المنطقة إمكانات اقتصادية هائلة في ظل وفرة الموارد الطبيعية والمواد الخام والغاز والنفط بخلاف الموقع الاستراتيجي، وترغب روسيا في السيطرة على النفط والغاز من أجل دعم نفوذها السياسي والاقتصادي الدولي، وهو ما يعد الجانب الأكثر استراتيجية بالنسبة للأجندة الروسية في القارة الإفريقية بصورة عامة ومنطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي بصورة أكثر خصوصية بحكم قربها من النفط الخليجي، وتحكمه في مضيق باب المندب الممر المائي الأهم استراتيجياً في المنطقة.

إضافة إلى ذلك رغبة روسيا في إنشاء أسواق جديدة لبيع السلاح في المنطقة، كونها تعتبر ثاني أكبر مصدر للأسلحة في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية وفقاً لمؤشر SIPRI 2016، وهو ما يدفعها إلى استغلال حق النقض في التصويت ضد فرض حظر الأسلحة على دول القارة الإفريقية ومنطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر بصورة أكثر خصوصية بما يتيح لها توريد السلاح للأطراف المتصارعة.

دوافع أمنية وعسكرية :

تتمثل في تأمين التجارة الدولية عبر خط الملاحة البحرية في البحر الأحمر من قناة السويس إلى خليج عدن، بما يسمح لها بوجود قوى في المنطقة، في إطار سياق إقليمي ودولي مضطرب تشهده منطقة البحر الأحمر الإقليمية، إضافة إلى إمكانية إجراء روسيا تدريبات عسكرية وبحرية مشتركة في خليج عدن تضم بعض دول المنطقة.

كما تمثل مواجهة الإرهاب إحدى الدوافع المهمة للروس في ظل اعتماد روسيا لسياسة مواجهة الإرهاب في بيئاته الحاضنة له وتجفيف منابعه والقضاء على العناصر الإرهابية خوفاً من انتقالهم إلى مناطق النفوذ الروسي والداخل الروسي مما يشكل تهديداً للأمن القومي الروسي.

كذلك تسعى روسيا إلى إقامة قواعد عسكرية روسية في المنطقة، حيث يأتي ذلك في إطار محاولات روسيا بناء أسطول لها في البحر الأحمر لاستعراض قدرتها العسكرية في المنطقة، وتشير بعض التقارير إلى استمرار المباحثات بشأن بناء منشأة جوية وبحرية متعددة الاستخدامات في مدينة «زيلا» المتاخمة لجيبوتي في أرض الصومال على بعد أميال عن القاعدة الأمريكية في جيبوتي في مقابل اعتراف روسيا باستقلال الإقليم، كما عرض السودان أيام حكومة الرئيس المخلوع عمر البشير إقامة قاعدة عسكرية روسية في البحر الأحمر حيث جاء تبرير ذلك في تصريحات الرئيس السابق لوكالة الأنباء الروسية العامة «ريا نوفوستي» بوجود مؤامرة أمريكية لتقسيم السودان إلى خمس دويلات(23).

دوافع استراتيجية:

تبرز في الالتفاف على الضغط الدولي على روسيا، والتهديد بفرض عقوبات عليها بعد تورطها في أزمة القرم في أوكرانيا وعدم تطابق المصالح الروسية مع الولايات المتحدة الأمريكية والغرب في الأزمة السورية، الأمر الذي دفعها إلى فتح مجال جيوسياسي جديد لها في القارة الإفريقية لا سيما منطقة البحر الأحمر

والقرن الإفريقي»، وهي فرصة مؤاتية من أجل تحفيف العزلة الروسية وضمان المزيد من الدعم لها في المحافل الدولية إضافة إلى تعزيز حضورها في المنطقة في إطار تأكيدها على وضعيتها كقوة كبرى في النظام الدولي. وفي إطار فرض روسيا لسياستها التي تقوم على تأمين مصالحها الاستراتيجية وبصورة خاصة في البحر الأحمر باعتبار أن المملكة السعودية لها أكبر ساحل على البحر الأحمر ودولة لها وزنها الإقليمي في المنطقة، استشعرت كل من موسكو والرياض لزوم تمتين العلاقات الثنائية بإيلاء الاهتمام إلى الأرضية المشتركة بينهما، وذلك أيضاً على خلفية تنامي الدور الإقليمي للدولتين في ظل عالم متغير تشوبه الفوضى، وقد أسهمت بعض المتغيرات المهمة في دفع العلاقات الروسية السعودية صوب هذا الاتجاه، فبعد الفراغ الاستراتيجي في الشرق الأوسط بعد 2011 أتاح ذلك لروسيا المجال بشكل أكبر في تعزيز الدور الذي تلعبه بالمنطقة وأصبحت الرياض تنظر لروسيا كشريك دولي جديد يلعب دوراً إقليمياً ودولياً فاعلاً. وقد عكست الزيارة التاريخية للعاهل السعودي سلمان بن عبد العزيز إلى روسيا في عام 2017 أهمية كبرى باعتباره أول ملك سعودي يزور روسيا الاتحادية، وقد ساعدت هذه الزيارة على تحقيق مستوى جديد في تعزيز العلاقات الثنائية وتطوير التعاون المشترك وتعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة حيث تم توقيع نحو عشرين اتفاقاً للتعاون في شتى المجالات أهمها ميثاق للتعاون طويل الأمد في إطار اتفاق أوبك، حيث ذكر الرئيس بوتين أن التبادل التجاري بين روسيا والمملكة ارتفع بمعدل 15% خلال عام 2018 وتجاوز سقف التبادل التجاري مليون دولار وزاد بنسبة 38% في يونيو 2019 (24). وقد أزالته هذه العلاقات ومعها المصالح الاستراتيجية السعودية - الروسية عوائق النجاح أمام علاقاتهما فتعمل الدولتان بشكل وثيق في مجال الأمن لمكافحة التطرف والإرهاب وتسعى كلاهما للتسوية السلمية للنزاع في سوريا على أساس بيان جنيف باعتبار أن أمن منطقة الشرق الأوسط له تأثير قوي على منطقة البحر الأحمر الإقليمية (25). ويأتي موقع اليمن الاستراتيجي على مضيق باب المندب مصدراً للرؤية الروسية تجاه المنطقة في الوقت الراهن، وهناك محددات تجعل من روسيا عنصراً فاعلاً في اليمن في المستقبل القريب تتمثل في أن اليمن عنصر لا غنى عنه في طموحات الكرملين المتنامية في جميع أنحاء منطقة الساحل عبر البحر الأحمر، وعودتها إلى جزيرة سوقطرة ستكون مقرونة بإمكانية إنشاء قاعدة بحرية منفصلة في السودان تم الحديث عنها سابقاً وهو ما يعزز الوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر بأكملها. إضافة إلى أن اليمن كانت إحدى الأولويات الرئيسية لموسكو في منطقة الشرق الأوسط أثناء الحرب الباردة، وأعدت روسيا في منتصف 2019 رؤيتها للأمن الجماعي في منطقة الخليج العربي إذ تعتبر اليمن يمكن أن تلعب دوراً فاعلاً في خطة روسيا لتحقيق الأمن الجماعي في المنطقة. كما أن معظم الدول الكبرى تمتلك قواعد عسكرية قرب مضيق باب المندب لذلك تأتي محاولات روسيا في تحقيق التعاون الثنائي مع اليمن باعتبارها منطقة استراتيجية يمكن من خلالها السيطرة على قاعدة عسكرية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب (26). وعملت الاستراتيجية الروسية في اليمن بالاعتراف بالحكومة الشرعية التي يقودها عبد ربه منصور هادي على إثرها عين الرئيس هادي أول سفير لليمن في روسيا في يوليو 2018، وكان قرار مجلس الأمن رقم (2216) أول اختبار لنوايا روسيا وحث نص القرار الحوثيين على الانسحاب من جميع المناطق التي تم الاستيلاء عليها وإعادة تأكيد سلطة الرئيس هادي الشرعية في اليمن، وربطت روسيا علاقات جيدة بين طرفي النزاع في اليمن سعيًا منها لابقاف الحرب وفتحت علاقات مع المجلس الانتقالي في الجنوب لكسب

تواجد لها هناك. وفي إطار سعي روسيا للتغلغل في منطقة البحر الأحمر تحرص على توسيع دائرة علاقاتها مع دول المنطقة بهدف خلق المزيد من الحلفاء والشركاء الاستراتيجيين من خلال الماضي في تعزيز العلاقات السياسية الدبلوماسية لأكثر هذه الدول تأثيراً في المنطقة، ويمثل قطاع الطاقة مدخلاً مهماً لروسيا يفتح المجال أمام شراكة قوية بينها وبين إثيوبيا ومن ثم إعادة الارتباط بين موسكو وأديس أبابا بحيث تصبح الأخيرة هي بوابة روسيا إلى منطقة البحر الأحمر بهدف إيجاد موطئ قدم في المنطقة، ويأتي احتلال إثيوبيا لمكانة متميزة في الاستراتيجية الروسية لعدة اعتبارات سياسية واقتصادية واستراتيجية وأمنية، كما تعتبر العاصمة الإثيوبية واحدة من أبرز المحطات المهمة التي يقصدها المسؤولون الروس خلال جولاتهم الإفريقية حيث زار وزير الخارجية الروسي «سيرجي لافروف» أديس أبابا في مارس 2018 ووقع عدة اتفاقيات بهدف إنشاء مناطق اقتصادية واستكشاف الفرص المتاحة للحصول على الموارد الطبيعية وتعزيز التعاون العسكري والتقني (27).

أيضاً تمثل أسمرة مدخلاً مهماً لموسكو، حيث تطورت العلاقات الثنائية في الوقت الراهن وأصبح هناك تطابق لمواقف البلدين حول القضايا الإقليمية والدولية، وعززت روسيا علاقاتها مع إرتريا ليس على المستوى السياسي والاقتصادي فحسب بل بناء قدرات إرتريا العسكرية وإنشاء أسطول روسي على البحر الأحمر لحماية مصالحها وإجراء تدريبات بحرية مشتركة. كذلك برزت محاولات روسية لتحاشي فرض حظر السلاح على إرتريا بسبب الادعاءات والاتهامات الدولية بدعم إرتريا لحركة الشباب المجاهدين الصومالية، فضلاً عن دعوة روسيا لرفع العقوبات الدولية ضد إرتريا من قبل مجلس الأمن الدولي. وترى روسيا في الصومال مورداً مهماً لعدد من الموارد الطبيعية غير المستغلة مثل النفط والغاز واليورانيوم، وترغب الصومال في توطيد العلاقات لحاجتها إلى شريك استراتيجي يساهم في إعادة بناء الدولة الصومالية في ظل عدم الاستقرار السياسي الذي يسود البلاد منذ الإطاحة بنظام سياد بري في التسعينيات، فضلاً عن أن مقديشو ترغب في الاستفادة من الخبرة العسكرية الروسية في محاربة الإرهاب والحركات المسلحة. وفي الواقع ترى روسيا في الصومال نقطة انطلاق مهمة لها في محاربة الإرهاب خاصة تنظيم داعش في المنطقة مما يعزز الدور الروسي في تحقيق الأمن الإقليمي في المنطقة، وتذهب السياسة الروسية إلى دراسة إمكانية إقامة قاعدة عسكرية روسية في الصومال تحديداً في إقليم صوماليلاند لتكون قريبة من خليج عدن ومضيق باب المندب. وتتمتع روسيا بعلاقات سياسية واقتصادية متميزة مع السودان، وكانت داعماً رئيساً للسودان في المجال العسكري من خلال تعزيزها لقدرات السودان العسكرية في إطار توسيع النظام السوداني السابق دائرة علاقاته في النظام الدولي. وقامت الخرطوم وقتها بفتح المجال أمام مزيد من الشراكة أمام الاستثمارات الروسية، وتم توقيع عقود استثمارية وصفت بأنها الكبرى في مجال التعدين مع شركة سيبيريا الروسية تهدف إلى استخراج الذهب من البحر الأحمر وولاية نهر النيل، كما دعت الخرطوم إلى تطوير الشراكات مع روسيا في مجال الطاقة النووية السلمية وكذلك تطوير الصناعات النفطية. وفي الوقت الراهن هنالك موجة من التوجس لدى الدوائر الغربية من المساعي الروسية للعودة إلى منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر لعدة أسباب تتمثل أبرزها في (28) :

- التخوف من تكتل روسي صيني في المنطقة وما يمكن أن يترتب عليه من إقامة شراكة بين روسيا والصين على حساب المصالح الغربية في المنطقة، بحيث يكفل بعضهما البعض في إطار اتفاقيات ثنائية وهو ما برزت بعض بوادره في عرض الصين على روسيا

السماح لحاملة الطائرات الروسية Admiral Kuznetsov بالهبوط في القاعدة الصينية ميناء جيبوتي بعد فشل التوصل إلى اتفاق مشترك بين الروس وجيبوتي بشأن إنشاء قاعدة عسكرية روسية على أرضها.

- يمكن للروس استغلال بعض القوى الإقليمية المتمركزة في المنطقة كبوابة لتوطيد وتطوير علاقاتها مع بعض دول المنطقة مثل تركيا التي تتواجد بشكل جيد في دول مثل الصومال وجيبوتي وإثيوبيا.

هناك تحديات عدة تواجه الوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر بصفة خاصة والشرق الأوسط بصورة أعم، بعضها ينبع من رؤية روسيا لدورها دولياً وحدود المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية، ومقاومة بعض القوى الدولية والإقليمية للدور الروسي باعتباره مهدداً لسياساتها ومعرقلاً لمصالحها، وهو ما يتم توضيحه في النقاط الآتية :

التحديات الداخلية : تواجه روسيا حزمة من التحديات على المستوى المحلي في سبيل تمدد دورها على الصعيد الخارجي تتمثل في، تزايد الأعباء المالية من التمددات الخارجية، الاستهداف المتعمد من التنظيمات الإرهابية.

التحديات الدولية: يعترض السلوك الروسي في الوجود والتمدد في منطقة الشرق الأوسط بصورة عامة في مقاومة واشنطن لادوار روسيا الإقليمية، وهناك مخاوف من قيام إدارة بايدن بصياغة خطة جديدة، تتمثل أهدافها في مواجهة الوجود الروسي في كل الشرق الأوسط بما في ذلك البحر الأحمر الذي يتمتع بأهمية استراتيجية كبرى في السياسة الخارجية الأمريكية.

خاتمة :

يعتبر التنافس الإقليمي والدولي في السيطرة على البحر الأحمر وعلى الموانئ المطلة عليه والتحكم في حرية البحرية هو المهدد الأكبر في ظل التدافع المحموم وفرض النفوذ الذي يشهده البحر الأحمر في الوقت الراهن من قبل هذه الدول الكبرى، ويأتي التنافس بين القوى الخارجية في منطقة البحر الأحمر للحصول على موطن قدم لها في تلك المنطقة الحيوية لما تتمتع به من أهمية استراتيجية وجيوبوليتيكية. لذلك كان الهدف من الوجود الروسي في البحر الأحمر تأمين مصالحها عبر تحالفات جيوسياسية مع دول المنطقة بأن يكون لها أثر واضح في توجيه موازين القوى في المنطقة من جديد حتى تحول دون استثثار أطراف إقليمية أو دولية بالهيمنة على المنطقة نسبة لأهميتها الجيوسياسية والاستراتيجية.

وعملت روسيا في سبيل تحقيق استراتيجيتها بالتواجد في منطقة البحر الأحمر على استخدام وسائل متنوعة تمثلت في : وسائل دبلوماسية حيث وظفت روسيا الوسيلة الدبلوماسية في تحقيق علاقات تعاونية مع دول المنطقة، وهناك وسائل اقتصادية حيث تعتبر روسيا أن الوسائل الاقتصادية هي أبرز وسائل تحقيق السياسة الخارجية وبالتالي وظفت روسيا هذه الوسائل لتحقيق أهدافها الاقتصادية في المنطقة.

النتائج :

توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج تتمثل في :
أولاً: تسعى روسيا إلى عودة مكان تأثيرها السابق إبان حقبة الاتحاد السوفيتي بالقرب من

باب المنذب والبحر الأحمر وبالقرب من ممرات التجارة الدولية وخطوط نقل الطاقة الاستراتيجية، وتأتي هذه الاستراتيجية ضمن السياسة العامة الروسية لإعادة أحياء القوة الروسية مجدداً إلى الساحة الدولية كقوة عظمى لها وزنها الدولي والإقليمي بعد التغيرات الداخلية بوصول الرئيس فلاديمير بوتين إلى سدة الحكم منذ العام، 2000.

ثانياً : الوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المنذب والقرن الإفريقي يأتي تماشياً مع السياسة الروسية التي تهدف التخفيف من وطأة الضغوط الدولية ويدفعها في ذلك عدد من الدوافع السياسية والاقتصادية والعسكرية والأمنية والاستراتيجية لتحقيق تلك السياسات.

ثالثاً : تعتبر مسألة الحصول على قواعد ومنافذ في المياه الدافئة مطلباً حيوياً في السياسة الخارجية الروسية، ويأتي ذلك تأميناً للمصالح الروسية وأهدافها المنتشرة في جميع أنحاء العالم، وكان ذلك دافعاً لأن يتم بسط النفوذ الروسي على منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المنذب.

رابعاً : حرصت روسيا على التواجد في البحر الأحمر عن طريق التعاون الاقتصادي والتجاري مع الدول المشاطئة للبحر الأحمر وكذلك التواجد العسكري في المنطقة من خلال شركات أمنية وعسكرية مع دول المنطقة.

خامساً : بالرغم من المساعي الروسية للتواجد في منطقة البحر الأحمر إلا أن هنالك تحديات تواجه روسيا في سبيل تحقيق عودة دورها من جديد، تتمثل في تحديات داخلية أبرزها زيادة الأعباء المالية بسبب التمدد الخارجي، وهنالك تحديات دولية أهمها أن وجود روسيا في المنطقة يتعارض مع المصالح الأمريكية مما يستدعي مقاومة واشنطن للوجود الروسي في منطقة البحر الأحمر.

التوصيات :

توصي الدراسة بالآتي :

1. تقليل خطر التنافس الدولي على منطقة البحر الأحمر وذلك بالتنسيق بين الدول المشاطئة على البحر الأحمر لتحقيق الأمن والاستقرار عبر بروتوكول أممي يتطلب وجود إستراتيجية بحرية محددة المعالم.
2. ضرورة وجود فاعل إقليمي نشط من داخل دول المنطقة يقلل من تأثير الفاعلين الدوليين على منطقة البحر الأحمر.
3. تشجيع التعاون بين دول منطقة البحر الأحمر بهدف إنشاء تحالف إقليمي يمثل نواة لبداية تشكيل تكامل إقليمي في المنطقة على المدى القريب.
4. المساهمة الفاعلة لمركز دراسات وبحوث البحر الأحمر عبر تكثيف البحوث والدراسات فيما يتعلق بالجوانب الاستراتيجية والأمنية والسياسية للاستفادة منها في اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة.

المصادر والمراجع :

- (1) أحمد علو، البحر الأحمر صراع على طرق الموارد بين مضيقين، مجلة الجيش العدد 310، أبريل 2011، على الموقع www.lebarmy.gov.lb.
- (2) جمال عبد الرحمن رستم، التنافس الإقليمي والدولي على البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020، على الموقع www.acrseg.org.
- (3) صلاح الدين حافظ، صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي، سلسلة عالم المعرفة (49)، الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، يناير 1982، ص 59.
- (4) عبد الله عبد المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة أطروحات الدكتوراه، 1989، ص 33.
- (5) الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، أكتوبر 2008، الجزيرة للدراسات على الموقع www.aljazeera.net.
- (6) محمود توفيق محمود، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية، السياسة الدولية، العدد 57، يوليو، 1997 ص 32.
- (7) سامي عبد العزيز العثمان، أمن البحر الأحمر، الاسكندرية : دار الكتب المصرية ، 2016، ص 19.
- (8) أمين هويدي، تصور مقترح لتحقيق الأمن العربي في البحر الأحمر، مجلة المستقبل العربي، العدد 13 السنة الثانية، مارس 1980، ص 100.
- (9) جمال عبد الرحمن رستم، مصدر سابق.
- (10) سهام عز الدين جبريل، ظاهرة القرصنة على سواحل الصومال خليج عدن وأمن البحر الأحمر - دراسة في التداعيات الإقليمية والدولية، رسالة لنيل درجة الماجستير في السياسة، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة، يوليو 2010.
- (11) صحيفة عكاظ 13 ديسمبر 2018 على الموقع www.okaz.com.
- (12) Geoffrey Godsell, Kremlins push south May Fulfill Centuries Old Aim, Christian science Monitor, (31 December 1979) p.1- نقلاً عن عبد الله عبد المحسن - السلطان، مصدر سابق.
- (13) عبد الله عبد المحسن، مصدر سابق، ص 144.
- (14) سامي عبد العزيز العثمان، مصدر سابق، ص 171.
- (15) عبد الله عبد المحسن، مصدر سابق، ص 147.
- (16) سامي العثمان، مصدر سابق، ص 172.
- (17) أحمد عسكر، التوجه الروسي نحو القرن الأفريقي والدوافع والتداعيات، أفاق أفريقية، نوفمبر 2018 على الموقع www.qiraatafrican.com.
- (18) مستقبل التحركات الروسية في أفريقيا - القرن الأفريقي نموذجاً، دورية رؤية تركية، العدد الثاني - السنة السابعة، يونيو 2018، على الموقع www.rouyaturkiyyah.com.

- (19) إيجابيات وسلبيات الوجود الروسي في السودان، موقع روسيا اليوم، نوفمبر 2017، على الموقع www.arabic.rt.com
- (20) وهي جمهورية أعلنت استقلالها عن بريطانيا عام 1960، وتم الاعتراف بها من قبل أكثر من 34 دولة في الأمم المتحدة، ولكن الشعب كان يريد تأسيس بلد لكل المتحدثين باللغة الصومالية ابتداء من جيبوتي حتى إقليم NDF في كينيا، وبدأ ذلك بالاتحاد مع الصومال، وبعد 18 عاماً من الوحدة قامت الحرب الأهلية وبعد استيلاء الحركة الوطنية SNM وهزيمتها بها رسمياً.
- (21) جمال رستم، مصدر سابق.
- (22) أحمد عسكر، مصدر سابق.
- (23) صحيفة الشرق الأوسط، العدد 14243، نوفمبر 2017.
- (24) السعودية وروسيا 20 إتفاقية ترسم مستقبل العلاقات الاقتصادية، أكتوبر 2019، العين الاخبارية على الموقع www.al-aim.com.
- (25) قاعدة الاستقرار في عالم مضطرب مستقبل العلاقات السعودية - الروسية، مركز المسبار للدراسات والبحوث، أكتوبر 2019، على الموقع www.almesbar.net.
- (26) عودة روسيا إلى اليمن، مركز أبعاد للدراسات والبحوث، مارس 2020، على الموقع www.abaadstudies.org.
- (27) Abdi Latif Dahir, Russia is the latest world power eyeing the Horn of Africa, QuartzAfrica, September 3, 2018, in www.goo.gl.com.
- (28) أحمد عسكر، مصدر سابق.

المراجع:

- الكتب :

- (1) جمال عبد الرحمن رستم، التنافس الإقليمي والدولي على البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المشاطئة، القاهرة : المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020.
- (2) سامي عبد العزيز العثمان، أمن البحر الأحمر، الإسكندرية : دار الكتب المصرية ، 2016.
- (3) صلاح الدين حافظ، صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي، سلسلة عالم المعرفة (49)، الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، يناير 1982.
- (4) عبد الله عبد المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة أطروحات الدكتوراه، 1989.

الدوريات :

- (1) أحمد علو، البحر الأحمر صراع على طرق الموارد بين مضيقيين، مجلة الجيش العدد 310، أبريل 2011.
- (2) أحمد عسكر، التوجه الروسي نحو القرن الأفريقي الدوافع والتداعيات، أفاق أفريقية، نوفمبر 2018
- (3) مستقبل التحركات الروسية في أفريقيا - القرن الأفريقي نموذجاً، دورية رؤية تركية، العدد الثاني- السنة السابعة، يونيو 2018.
- (4) أمين هويدي، تصور مقترح لتحقيق الأمن العربي في البحر الأحمر، مجلة المستقبل العربي، العدد 13 السنة الثانية، مارس 1980.
- (5) محمود توفيق محمود، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية، السياسة الدولية، العدد 57، يوليو ، 1997.
- (6) صحيفة الشرق الأوسط، العدد 14243، نوفمبر 2017.
- (7) صحيفة عكاظ 13 ديسمبر 2018.

بحوث غير منشورة :

- (1) سهام عز الدين جبريل، ظاهرة القرصنة على سواحل الصومال خليج عدن وأمن البحر الأحمر- دراسة في التداعيات الإقليمية والدولية، رسالة لنيل درجة الماجستير في السياسة، كلية الدراسات العليا الأفريقية، جامعة القاهرة، يوليو 2010.

الشبكة العالمية للمعلومات :

- (1) إيجابيات وسلبيات الوجود الروسي في السودان، موقع روسيا اليوم، نوفمبر 2017، على الموقع www.arabic.rt.com
- (2) السعودية وروسيا 20 اتفاقية ترسم مستقبل العلاقات الاقتصادية، أكتوبر 2019، العين الاخبارية على الموقع www.al-aim.com.
- (3) قاعدة الاستقرار في عالم مضطرب مستقبل العلاقات السعودية - الروسية، مركز المسبار

- للدراستات والبحوث، أكتوبر 2019، على الموقع www.almesbar.net.
- (4) عودة روسيا إلى اليمن، مركز أبعاد للدراستات والبحوث، مارس 2020، على الموقع www.abaadstudies.org.
- (5) AbdiLatifDahir, Russia is the latest world power eyeing the Horn of Africa, Quartz Africa, September 3, 2018, in www.goo.gl.com

الاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة البحر الأحمر من وجهة القانون الدولي الخاص

المدرس المساعد في القانون الخاص - كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة ديالى - العراق

أ.عدنان يونس مخير

المستخلص :

إن تطور قواعد القانون الدولي الخاصة بحماية البيئة تكون عديمة الجدوى، ما لم ترافقها وسائل فعالة لضمان تطبيقها والإذعان لها وعدم انتهاكها، إلا أن من أهم تلك الوسائل هو مبدأ المسؤولية المدنية لضمان جبر الأضرار التي تنجم عن التلوث البيئي، حيث بذلت جهود من قبل الفقه والقضاء والاتفاقيات الدولية لتطوير قواعد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار البيئية لما تقرره هذه القواعد من ضمانات تكفل احترام الالتزامات التي تفرضها الأنظمة القانونية على أشخاصها وما ترتبه من تعويضات عن الأضرار التي لحقت بشخص قانوني آخر معتدى عليه، فضلاً عن ذلك فإن الأنشطة الضارة والملوثة للبيئة لم تعد محصورة في إقليم دولة معينة بل تمتد آثارها إلى دولة أخرى، مما ينتج عن امتدادها منازعات تتضمن عنصر أجنبي، والذي يجعل المنازعة متصلة بأكثر من نظام قانوني، مما يجعل مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية واحدة من أعقد مشكلات القانون الدولي الخاص، وذلك لحدوث النشاط الملوثة في دولة والضرر في دولة أخرى، الذي قد يؤدي إلى صعوبة تركيز عناصر الواقعة الناشئة عن الأنشطة الضارة وبالتالي تثار مشكلة قانون أي دولة يتم تطبيقه هل يتم تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها النشاط الضار أم قانون الدولة التي حدث فيها الضرر؟ مما دفع الفقه الحديث والقضاء ومشري الدول والاتفاقيات الدولية للتصدي لهذه المشكلة بغية الوصول إلى أنسب قانون لحكم المنازعات المتعلقة بالأضرار البيئية، وعليه سيكون بحثنا مخصصاً لبيان أهم الأفكار والاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية والوسائل الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية العابرة للحدود. كون الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر في المادة (1/13) منها تحت الأطراف المتعاقدة باتباع أحدث القواعد الدولية في مجال المسؤولية المدنية.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، بيئة البحر الأحمر، الأضرار البيئية، القانون الواجب

التطبيق .

Abstract:

The development of the rules of international law for the protection of the environment is useless, unless it is accompanied by effective means to ensure its application and compliance and not to violate it, but one of the most important of these means is the principle of civil responsibility to ensure redress for the damages that result from environmental pollution, where efforts were made by

jurisprudence, the judiciary and the agreements The International Organization for the Development of the Rules of Civil Liability and Compensation for Environmental Damages, due to the guarantees determined by these rules to ensure respect for the obligations imposed by the legal systems on its people and the compensation for damages incurred by another legal person who is an aggressor. Moreover, harmful and polluting activities are no longer confined to a region A specific country, but its effects extend to another state, which results in its extension disputes involving a foreign component, which makes the dispute related to more than one legal system, which makes the problem of defining the law applicable to environmental damage one of the most complex problems of private international law, due to the occurrence of polluted activity in State and harm in another state, which may lead to difficulty in focusing elements of the incident arising from harmful activities and thus raise the problem of the law of any d Would it be applied, would the law of the state in which the aggrieved party occurred, or the law of the state in which the harm occurred, be applied, which pushed modern jurisprudence, the judiciary, state legislators and international agreements to address this problem in order to reach the most appropriate law to govern disputes related to environmental damage, and accordingly our research will be devoted to a statement The most important ideas and modern trends in the legal system of civil responsibility and modern methods in determining the law to be applied to transboundary environmental damage. The fact that the Regional Convention for the Conservation of the Sea Environment, in its Article (13/1), urges the Contracting Parties to follow the latest international rules in the field of civil liability.

المقدمة:

إن مسألة التلوث البيئي تعد من المسائل القانونية المهمة في وقتنا الحالي، بسبب التطورات التكنولوجية والصناعية التي يشهدها العالم في جميع مجالات الحياة وخاصة بعد التقدم العلمي الهائل والاستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية للبيئة وإدخال الملوثات من مواد كيميائية وصناعية مما سبب اختلالاً في التوازن البيئي الناتج عن نشاط الإنسان في مجال البيئة الذي أدى إلى ازدياد مخاطر التلوث البيئي، وبالتالي أصبح يشكل مشكلة توتر المجتمع الدولي فزاد الاهتمام به، نتيجة لعدم وجود حدود للتلوث البيئي، فبدأت نتائج هذا التلوث تتجاوز حدود الدولة الواحدة، مما أدى إلى أن تمتد آثاره خارج حدود الدولة الواحدة، فقد يحدث الفعل الضار في إقليم دولة ما، وبينما تكون النتائج الضارة الناشئة عن التلوث البيئي في إقليم دولة أخرى، وهذه الأضرار تعرف بالأضرار العابرة للحدود التي تحدثها الأنشطة التي تمارس في إقليم الدولة أو تحت إشرافها، وتنتج آثارها الضارة في بيئة دولة أخرى أو في بيئة المناطق التي لا تخضع للاختصاص الوطني، والذي يطرح مشكلة المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار التي

يرتبتها، فإن تجاوز التلوث البيئي الحدود الإقليمية يجعل المنازعة التي تنشأ بسببه تتضمن عناصر أجنبية مما يجعلها تتصل بأكثر من نظام قانوني، وبالتالي يثير مسألة تنازع القوانين لحكمها، وأن أهم ما يثيره تطرق العنصر الأجنبي لمنازعات التعويض عن أضرار التلوث البيئي ومسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على هذه الأضرار. ولحصول المضرور في العلاقة القانونية المشوبة بعنصر أجنبي على التعويض العادل الناتج عن التلوث البيئي، يحتاج إلى قواعد إسناد ترشده للقانون الواجب التطبيق على هذه العلاقة في ضوء أحدث الاتجاهات الفقهية والتشريعية والقضائية، وما تتمخض عنها من اتفاقيات دولية بغية الوصول إلى أنسب قانون لحكم منازعات التلوث البيئي العابر للحدود.

المسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة البحر الأحمر:

إن تطور قواعد المسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي لا شك أن له أثر كبير في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي، كون الضرر يشكل الركن الرئيسي في الاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية سواء كان من وجهة القانون المدني أو من وجهة القانون الدولي الخاص، وهذا الاتجاه الحديث تؤكدته الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 والبروتوكولات الملحقه بها، في المادة الثالثة عشرة الفقرة الأولى منها التي تنص على أن «تتعهد الأطراف المتعاقدة فيما بينها لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور» وجاء تأكيد الاتفاقية في هذه المادة على اتباع أحدث القواعد الدولية السارية في مجال المسؤولية المدنية لما تقرره هذه القواعد الحديثة من ضمانات تكفل احترام الالتزامات التي تفرضها الأنظمة القانونية على أشخاصها وما ترتبه من تعويضات عن الأضرار التي لحقت بشخص قانوني آخر معتدى عليه على مخالفة هذه الالتزامات عندما تكون العلاقة القانونية مشوبة بعنصر أجنبي، وانطلاقاً مما سبق نقسم هذا المبحث إلى الآتي: المطلب الأول: تطور قواعد المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، المطلب الثاني: الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري ذات العنصر الأجنبي.

تطور قواعد المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية

قد مرت المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية بمراحل عدة، وتميزت في كل مرحلة بسمات معينة، إذ كانت المسؤولية عن الأضرار البيئية كقاعدة عامة في التشريعات القانونية⁽¹⁾ تقوم على أساس الخطأ، سواء كان واجب الإثبات أو مفترضاً، وهذا ما أكدته المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي على أن «كل فعل أياً كان يقع من الإنسان ويحدث ضرراً بالغير يلتزم من وقع الفعل الضار بخطئه أن يعرض هذا الضرر»، وكذلك المشرع المصري نص على هذا الأساس في المادة 163 من القانون المدني حيث أشار إلى أن المسؤولية عن الفعل الضار هي «كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض» والمسؤولية قائمة على الاعتبار الشخصي بتوافر ركن الخطأ الذي يترتب عليه ضرر للغير، الذي يلزم مرتكب الفعل الضار بالتعويض عنه، وعرفها الفقه الغربي كل من «هنري وليون مازو» بأنها «المسؤولية التي تترتب على ما يحدثه الفرد من ضرر للغير بخطئه»⁽²⁾ أما الفقه العربي، فقد عرفها بأنها «إخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير»⁽³⁾. وترتكز المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية على أساس الخطأ، في مجال حماية البيئة على ثلاثة أركان أساسية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر وهي كالاتي:

أولاً: الخطأ البيئي: هو أساس المسؤولية المدنية الخطيئة عن الأضرار البيئية سواء على الصعيد الوطني وهذا ما أكدته المادة 163 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 والمادة 1382 القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 المعدل، أو على الصعيد الدولي فإن مشروع تقنين المسؤولية الدولية المعد من قبل اللجنة الأمريكية للقانون الدولي بشأن التلوث البيئي نص على الخطأ في المادة الثالثة منه والتي جاء فيها «تسأل الدولة عندما توجد درجة واضحة من الخطأ الحكومي بوضع لعمل أو لإهمال الموظفين القائمين على تطبيق القانون»⁽⁴⁾ ويحدث الخطأ البيئي عند قيام الشخص بعمل مخالف للقوانين الخاصة بالبيئة فإنه يسأل عنه سواء كان عمدياً أو غير عمدي، ففي المخالفة العمدية أو القصدية تتجه إرادة الفاعل إلى ارتكاب الفعل وإلى إحداث النتيجة الضارة، إما الفعل غير العمدي فإن الإرادة تتجه إلى العمل ولا تنصرف إلى النتيجة الضارة وهذا الفعل يعتبر صورة من صور الإهمال، وبالتالي سواء كان الفعل الضار مقصوداً أو غير مقصود فإن مرتكبه مسؤول عن التعويض دون البحث في نية مرتكب الضرر⁽⁵⁾ ولكن التمييز بين الخطأ العمدي وغير العمدي تظهر أهميته في حالة واحدة، تتمثل بأن القاضي يكون أكثر تشدداً مع مسبب العمل المقصود مما يعتبر التعمد ظرفاً مشدداً للمسؤولية وهذا الأمر ينعكس على التعويض فإذا كان الضرر مقصوداً فإن القاضي يكون أكثر تشدداً. ويعد الخطأ ركناً أساسياً من أركان المسؤولية المدنية، وقد يكون مفترضاً أو غير مفترض، فإن الخطأ غير المفترض خطأ واجب الإثبات، أي يجب على المضرور إثبات الخطأ حتى يحصل على التعويض، ويقاس معيار الخطأ بمعيار الشخص المعتاد، أي أن الشخص المعتاد لو وجد في نفس الظروف التي وجد فيها المتسبب بالضرر فلا نكون بصدد خطأ، إما إذا لم يسلك الشخص المعتاد نفس السلوك الذي سلكه مرتكب الفعل الضار فهنا نكون أمام خطأ سواء كان العمل عمدياً أو غير عمدي. أما الخطأ المفترض فهو الخطأ الذي ينهض في كل حالة ينتج فيها عن نشاط الشخص ضرراً وليس على المضرور في هذه الحالة إثبات خطأ المتسبب بالضرر إذ إن خطأه سيكون مفترضاً طالما هنالك ضرر، ولكن هذا الخطأ يقبل إثبات العكس⁽⁶⁾. وأن إقامة المسؤولية المدنية على أساس الخطأ بشقيه المفترض وغير المفترض لم تعد مقبولة في مجال التلوث البيئي حتى لو أمكن المضرور من إثبات الخطأ، لأن فعل الشخص المؤذي لشخص آخر لا يقيم المسؤولية المدنية إذا لم يرتكب بشكل متعمد أو إهمال⁽⁷⁾، وهذا ما ذهب إليه الفقه بالقول أن المسؤولية المدنية لا تستند إلى الخطأ مطلقاً في منازعات التلوث البيئي، على الرغم من أنها تصلح في الاستناد إلى الخطأ في حالات الإهمال التي ترتب ضرراً بيئياً يمكن تجنبه مثل التجارب النووية التي تجري في البيئة⁽⁸⁾، وهذا ما أكدته محكمة استئناف تلوز في حكمها الصادر 13/ 1970/3 في دعوى تتعلق بشركة صناعية لإنتاج الألمنيوم كان ينتشر من مصانعها بعض الغازات ذات التأثير الضار على المحاصيل الزراعية فقضت المحكمة باعتبار الشركة مسؤولة كي تدفع للمزارعين تعويضات سنوية بقدر الضرر الذي أصابهم على أساس الخطأ، وأن الدعاوي المستندة على الإهمال تشكل الغالبية العظمى من الادعاءات المدنية في الأضرار البيئية، إذ يتمثل إهمال المدعى عليه في الدعوى لمخالفة القوانين أو الأنظمة خاصة المتعلقة بحماية البيئة التي عادة تفرض التزامات يجب على الأفراد عدم مخالفتها⁽⁹⁾، لكن رغم ذلك تعرض المنهج التقليدي لانتقادات عديدة من قبل الفقه كان أبرزها صعوبة إثبات الخطأ البيئي في قوانين حماية البيئة كون الأنشطة المسببة للتلوث قد تكون مشروعة مما يجعل صعوبة إثبات الخطأ وفق قواعد المسؤولية الخطئية في هذا المجال، مما يؤدي إلى استطاعة الدول المتسببة في التلوث من الإفلات من المسؤولية خاصة إذا كان عملها مشروعاً ولا

يعد خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون أو الالتزامات الدولية، إضافة إلى ذلك لا يتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر⁽¹⁰⁾. ونستنتج مما تقدم أن المسؤولية المدنية القائمة على أساس الخطأ تعجز عن تعويض الكثير من الأشخاص الذين تعرضوا للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي، لأن الضرر غالباً ما يعجز في حالة إصابته بضرر بيئي معقد عن إثبات خطأ مسبب الضرر.

ثانياً: الضرر البيئي:

يعرف الضرر البيئي «بأنه الأذى الناشئ من مجموعة من الأنشطة الطبيعية والإنسانية التي تغير صفات المحيط البيئي لمجموعة من الأشخاص بصورة مباشرة أو غير مباشرة يعرضهم للإصابة في أجسامهم وأموالهم أو يؤذيهم معنوياً أو أن يلحق الأذى بكائنات أخرى حية أو غير حية»⁽¹¹⁾ ويعد الضرر أهم محاور المسؤولية المدنية الموجبة للتعويض وسيتم شرحه بالتفصيل في المطلب الثاني من هذا المبحث.

ثالثاً: العلاقة السببية بين الفعل المنشئ للتلوث والضرر الواقع :

إن العلاقة السببية عنصر مهم لقيام المسؤولية المدنية الخطئية، فلا يكفي تواجد الخطر والضرر، بل لا بد من أن يكون التعدي مرتباً لهذا الضرر، فإذا انتفت رابطة السببية انتفت المسؤولية المدنية و يطلق عليه في الفقه الدولي بالإسناد⁽¹²⁾، و لخصوصية أضرار التلوث البيئي، فإن عبء إثبات الرابطة السببية لقيام المسؤولية أمر شائع بالنسبة للمضرور، مما قد يؤدي إلى عجز المضرور عن إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر لعدة أسباب منها، أن يكون الضرر ناتجاً من أسباب متداخلة مع بعضها البعض وليس من سبب واحد مباشر أو تراخي الضرر البيئي بأن لا تظهر نتائجه مباشرة بل قد تظهر بعد مرور مدة معينة أو عدم قابلية الضرر للتحديد نتيجة الطابع الانتشاري للضرر البيئي⁽¹³⁾، وبالتالي قد لا يتحصل المضرور عن أي تعويض للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي.⁽¹⁴⁾

وبهذا المنظار فإن المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية هي «إلزام الشخص بتعويض الضرر البيئي عن قيامه بعمل أو امتناعه عنه».

إلا أنه ورغم الصعوبات التي تكتنف تحديد الإطار القانوني لأركان المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، إلا أن تحمل المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار البيئية هو شق لا يمكن إغفاله بعد فشل الإجراءات الاحتياطية والوقائية في معالجة أضرار التلوث البيئي، وخصوصاً في الوقت الذي ظهر أن مواد القانون المدني المصري والأردني والسوداني التي نظمت المسؤولية عن الفعل الضار لم تتمكن من استيعاب ظهور أنواع جديدة من الأفعال الضارة ومن ضمنها الأضرار البيئية، مما دعا الفقه والقضاء إلى أن تتضافر جهودهما لاستنباط أسس حديثة في قيام المسؤولية المدنية والتي من شأنها استيعاب ذلك التطور الذي طرأ في المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الأمر الذي من شأنه أن يمنع ويقلل الضرر الذي يمكن أن يصيب الإنسان أو الحيوان أو الثروة السمكية نتيجة هذا العمل أو النشاط الضار، وكذلك إصلاح ما قد يلحق هذا الأخير من أضرار،⁽¹⁵⁾ فكان أن توصل إلى الأخذ بنظرية المخاطر أو ما تسمى المشددة (المطلقة)، لإقامة المسؤولية المدنية والقائمة على أساس الضرر فحسب، وهو الذي ينشئ الالتزام بالتعويض، وقد اكتسبت نظرية المخاطر قوة قانونية من خلال تطبيقها في النظم القانونية المعاصرة، كمبدأ عام، كما في نظام التأمين في مصر وكذلك في قانون حوادث العمل الفرنسي لسنة 1898⁽¹⁶⁾ وكذلك نص المادة 1384 من

القانون المدني الفرنسي المعدل لسنة 2016 فإن هذه المادة كانت قاطعة بالأخذ بنظرية تحمل التبعة حيث تقضي « بأن الشخص لا يستل عن الضرر الذي يحدث بفعله الشخصي فقط بل أيضاً عن الضرر الذي يحدث بفعل الأشخاص الذين يستل عنهم أو بفعل الأشياء التي بحراسته »⁽¹⁷⁾ أن هذا النص الذي يقر المسؤولية عن فعل الأشياء هو في حقيقته مسؤولية مطلقة. وأيضاً اكتسبت نظرية تحمل المخاطر قوة قانونية حتى في القانون الدولي إعمالاً للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية. ويقصد بنظرية تحمل المخاطر، « إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ من جانبه » وتعد هذه النظرية أحد أماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى معيار شخصي لإقامتها، وإنما أساسها علاقة السببية التي تربط بين الضرر الحادث وبين أحد أشخاص القانون الخاص⁽¹⁸⁾. وأيضاً لهذه النظرية صدى واسع في الاتجاهات الفقهية الحديثة وفي الاتفاقيات الدولية كمعاهدة بروكسل لسنة 1969 والتي أكدت في أحكامها قيام المسؤولية المدنية على أساس المسؤولية المطلقة عن أضرار الزيت بهدف توفير التعويض الملائم للأشخاص المصابين بضرر ناتج عن تلوث البحار بزيوت البترول، والذي ينتج عن تسرب أو تفريغ البترول من السفن البحرية، على أن تقع المسؤولية هنا وفقاً لأحكام الاتفاقية، على مالك السفينة المتسببة في الضرر، وهو مسؤول مسؤولية مطلقة بمعنى أنها مسؤولية موضوعية فلا يلزم لتقريرها توفر القصد أو حتى عنصر الاحتمال، بل تحقق المسؤولية المدنية عن أضرار الزيت بمجرد حدوث الضرر.⁽¹⁹⁾ وبما أن الدول المطلقة على البحر الأحمر ومنها مصر أنضمت لاتفاقية بروكسل 1969 وأصبحت نافذة في مصر اعتباراً من 1989/5/4 وأيضاً انضمامها لاتفاقية جدة لعام 1982 الخاصة بالمحافظة على إقليمية البحر الأحمر، ولورود نص في المادة الأولى من قانون حماية البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 المعدل يؤكد التعويض عن كل الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتبة على مخالفة أحكام القوانين وكذلك الاتفاقيات التي تكون جمهورية مصر العربية طرفاً فيها، أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة، أو الناجمة عن التلوث من الجو أو جنوح السفن أو اصطدامها أو التي تقع خلال شحنها وتفريغها، أو عن أي حوادث أخرى ويشمل التعويض جبر الأضرار التقليدية والبيئية، وتكاليف إعادة الحال لما كان عليه أو إعادة إصلاح البيئة⁽²⁰⁾. ولعدم وجود نص صريح في القانون المدني أو قانون حماية البيئة المصرية يشير إلى إقامة المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري على أساس نظرية تحمل المخاطر، وبما أن المسؤولية المطلقة المستندة إلى فكرة تحمل المخاطر تعد من أكثر الأسس القانونية ملاءمة لطبيعة الأضرار الناشئة عن التلوث البيئي والتي يمكن التعويض عنها في كل حالة يحدث فيها ضرر بيئي دون اشتراط عنصر الخطأ⁽²¹⁾، وأيضاً أصبحت نظرية المخاطر الاتجاه السائد في الممارسات الدولية والمنازعات الخاصة الدولية لذا يجب على المشرع المصري والأردني والسوداني الأخذ بنظرية تحمل المخاطر، من خلال أمرين الأول لسمو الاتفاقيات على أي قانون خاص وهذا ما نصت عليه المادة (23) من القانون المدني المصري والتي تقابلها المادة (12) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984⁽²²⁾ وانضمام مصر لاتفاقية بروكسل والتي تؤكد في مادتها الثالثة على مسؤولية مالك السفينة عن أي تلوث ينشأ من الزيت الذي القي من السفينة باعتبار هذه الاتفاقية من الاتفاقيات التي انبثقت عنها اتفاقيات أخرى تؤكد حماية البيئة البحرية من التلوث. وانضمام الأردن والسودان لاتفاقية جدة لعام 1982. والأمر الثاني أن اتفاقية جدة أكدت على

اتباع أحدث القواعد السارية في مجال المسؤولية المدنية، وأصبحت المسؤولية المدنية القائمة على نظرية تحمل المخاطر من أحدث القواعد القانونية النازمة للمسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي وبالأخص التلوث البحري. وأيضاً ألقى الخلاف الحاصل بين فقهاء القانون المدني حول أساس المسؤولية المدنية للأنشطة الضارة على فقه القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية عند توزيع عناصر الإسناد في أكثر من دولة، حيث ساد بصدد أساس المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية في فقه القوانين المدنية اتجاهان رئيسيان وهما:

أولاً: اتجاه قديم:

يذهب إلى إعلاء شأن عنصر الخطأ في ترتب المسؤولية، وجعله الأساس الذي لا يتصور قيامها بدونه، وهذا جوهر ما يعرف بالنظرية الشخصية التقليدية، لذلك فقد ذهب فريق من فقه القانون الدولي الخاص المتأثر بهذه النظرية إلى الاعتداد بقانون مكان الخطأ في حال توزيع عناصر المسؤولية.⁽²³⁾ ونحن ننتقد هذا الاتجاه الذي ذهب إليه جانب من فقه القانون الدولي الخاص للأسباب التالية : أولاً: أن الأضرار البيئية ذات طابع انتشاري فقد تقع في منطقة إلا أن آثارها تمتد إلى مسافات بعيدة ونطاق جغرافي واسع، فالتلوث لا يعرف الحدود، قد تساعد على انتشاره التيارات المائية التي تحمل الملوثات إلى مناطق بعيدة عن مكان نشاط الملوث، فتصيب بها الأموال والأشخاص المتواجدين في هذه الأماكن، وفي هذه الحالة يكون من الصعب نسب التلوث إلى الحادثة أو الواقعة التي سببته، ومن ثم من الصعب تحديد المسؤول الذي يكون ملتزماً بالتعويض. والسبب الثاني هناك أنشطة مشروعة لكنها تحدث أضراراً في البيئة.⁽²⁴⁾

ثانياً : الاتجاه الحديث:

وهم أصحاب النظرية الموضوعية أو المطلقة حيث يذهب هذا الاتجاه إلى إعلاء عنصر الضرر باعتباره الشرط الأول والركن الأساسي الذي تقوم عليه المسؤولية عن الأضرار البيئية، وتعد هذه النظرية من أحدث النظريات التي ينادي بها غالبية الفقه المدني الحديث، لذا وتبعاً لذلك ذهب أغلب فقه القانون الدولي الخاص الحديث إلى تطبيق قانون الدولة التي وقع الضرر على إقليمها.⁽²⁵⁾

ونحن نؤيد هذا الاتجاه لأنه ينسجم مع الأضرار البيئية وخصوصاً في وقتنا الحالي الذي يصعب فيه إثبات خطأ محدث الضرر بسبب التقدم العلمي الهائل في جميع مجالات الحياة فقد يكون الفعل بطبيعته مشروعاً لكنه يسبب أضراراً وخيمة تلقي بظلالها على البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.

وأيضاً من الاتجاهات الحديثة في المسؤولية المدنية ظهور مبدأ الملوث الدافع هو يعد تطبيقاً من تطبيقات نظرية المخاطر كمبدأ للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة لصعوبة إثبات الضرر البيئي، وصيغ هذا المبدأ كأساس جديد للمسؤولية المدنية المطلقة عن الأضرار البيئية والذي يعد تطبيقاً لقاعدة «الغرم بالغنم» ويقصد بالملوث الدافع بأنه « من يتسبب بصورة مباشرة أو غير مباشرة في إحداث ضرر للبيئة، أو أنه يخلق ظروفاً تؤدي إلى هذا الضرر »⁽²⁶⁾. وأخذ المشرع الجزائري في قانون حماية البيئة بهذا المبدأ في المادة الثالثة الفقرة السابعة منه والتي تنص على أنه « مبدأ الملوث الدافع الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب بنشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليل وإعادة الأماكن وبيئتها للحالة الأصلية »⁽²⁷⁾. وإن القاعدة العامة لهذا المبدأ هي تطبيقاً لقاعدة اقتصادية

تهدف إلى إضافة ضريبة للسلعة أو الخدمة التي تؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة، بمعنى إدخال الأضرار التي قد تلحق بالبيئة ضمن ثمن المنتج أو الخدمة⁽²⁸⁾. حيث تم النص على هذا المبدأ في نطاق القانون الدولي في عدة اتفاقيات دولية منها الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر في المادة الأولى الفقرة الثالثة والتي جاء فيها « بأن قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية ترتب عليها أو يحتمل أن ترتب عليها آثار ضارة بالموارد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية » يكون ضامناً للتعويض عن الأضرار المباشرة أو غير المباشرة والتي ترتب عليها أو أن يحتمل أن يترتب عليها اضرار وفق المادة 13 من الاتفاقية بفقرتها الأولى والثانية⁽²⁹⁾.

وكذلك نصت على مبدأ الدافع الملوثة البروتوكولات 1984 و1992 المعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1969 (المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي). ولهذا المبدأ يعد أداة لتحقيق غايتين على درجة كبيرة من الأهمية، الغاية الأولى تتمثل بتحديد وتقليل نسب التلوث لأقصى درجة ممكنة، أما الغاية الثانية فهي توفر النفقات اللازمة للتدابير والإجراءات المتخذة لمنع ومكافحة التلوث⁽³⁰⁾. ومن التطبيقات القضائية لمبدأ الملوثة الدافع الحكم الصادر في قضية ما بين فرنسا وهولندا حيث تتلخص وقائع هذه القضية في أن شركة فرنسية تدير بعض المناجم في مقاطعة الألزاس بفرنسا، حيث تقوم هذه الشركة بإفراغ نفاياتها من الأملاح السامة في نهر الراين، مما أدى إلى تلوث النهر عبر الحدود بين فرنسا وهولندا وتأثر مستخدمي النهر في هولندا، وإن أهم ما جاء في هذا الحكم «أنه على الرغم من أن الشركة الفرنسية لها الحق من حيث المبدأ في استخدام نهر الراين، إلا أنها وفي ضوء حجم النفايات المفرغة، ملزمة بتقديم العناية الواجبة لمنع التلوث أو تقليل مخاطره على البيئة، وأمرت بدفع تعويض عن الأضرار الناتجة وفقاً لمبدأ الملوثة يدفع⁽³¹⁾». وبهذا شهدت المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية تطوراً كبيراً بحيث إن التطور الذي حدث في المسؤولية المدنية عن الإضرار البيئي لم يحدث مثله في أي نظام قانوني آخر في نطاق القانون الخاص، ويرجع سبب هذا التطور للتقدم العلمي الحاصل في جميع مجالات الحياة، نتيجة استخدام الوسائل الخطرة مما قد يترتب عليها ظهور مخاطر وأضرار جسيمة وبالتالي من الصعب إثبات الخطأ فيها.

الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري ذات العنصر الأجنبي:

من المؤكد أن ركن الضرر البيئي يعد من أهم أركان المسؤولية المدنية فبدونه لا تنعقد المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ويعتبر المحور الذي تدور حوله المسؤولية وجوداً وعدمًا، فإذا لم يكن ثمة ضرر فليس من مسؤولية مدنية سواء كانت عن الفعل الضار أم كانت عقدية⁽³²⁾. ويعرف الضرر بصورة عامة «بأنه أذى يصيب المضرور في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له، سواء اتصلت بجسمه أو ماله أو عاطفته أو شرفه أو أساسه» وهو ركن أساسي في المسؤولية، لأن المسؤولية تعني التزاماً بالتعويض والتعويض يقدر بقدر الضرر وبانتفائه تنتفي المسؤولية ولا تظل محللاً للتعويض ولا تكون لمدعي المسؤولية مصلحة في إقامة الدعوى⁽³³⁾. ويعرف الفقه الفرنسي الضرر البيئي «بأنه العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة ويصيب مختلف مجالاتها كالماء والهواء، مادامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان»⁽³⁴⁾ فإن الضرر البيئي بمعناه الفني هو الإضرار بالعناصر الحيوية الأولية لعناصر البيئة⁽³⁵⁾.

ومن التشريعات المدنية الحديثة التي عرفت الضرر البيئي القانون المدني الفرنسي المعدل في 2016/10/26 في المادة 1247 منه بأنه «الضرر الناتج من العناصر الحيوية أو وظائف النظم البيئية أو المنافع الجماعية التي يجنيها الإنسان من البيئة والتي تكون مكرسة لمصلحته أو للبشر من قبل البيئة»⁽³⁶⁾. وتتصف الأضرار البيئية بصفتين رئيسيتين هما العمومية وعدم التحديد، فبالنسبة للعمومية يعني أن الآثار لا تظهر بشكل مباشر وفوري ولكن تمتد لأجيال متعاقبة، كما أن عدم التحديد يعني أنه يصعب في كثير من الأحوال تحديد مصادر هذه الأضرار البيئية بصفة قاطعة، فيصعب التعرف على آثار الأضرار البيئية إذا ما ظهرت نتائجها بعد مدة طويلة من الزمن قد تسهم في إحداثها مصادر أخرى مما يتعذر معه تحديد مصدرها الحقيقي⁽³⁷⁾.

والضرر البيئي قد يصيب أكثر من مجال واحد، وذلك بحسب تعدد مجالات الأنشطة الإنسانية أو الوسط الذي يصاب به، حيث إن الضرر الذي يصيب الإنسان هو ذلك «الضرر الذي يلحق بالشخص نتيجة توسطه المحيط الطبيعي الذي يعيش فيه سواء أصابه في مصلحة مادية أو معنوية» والضرر المادي هو الذي يصيب الشخص في ماله أو في جسمه، فإنه طبقاً لمبدأ التعويض الكامل للضرر فإن على القاضي أن يمنح المضرور تعويضاً يساوي الضرر الذي أصابه، والضرر البيئي غالباً ما يكون جماعياً كأن يصيب سكان منطقة بأكملها، وبالتالي يجب تعويضهم بشكل جماعي عن طريق منظمات حماية البيئة وباللجوء إلى إقامة الصلح مع محدث الضرر، بسبب التكاليف الباهظة للدعوى، أما بالنسبة للضرر المعنوي هو الضرر الذي يصيب الشخص في شعوره وعواطفه أو شرفه أو عواطفه أو سمعته ومركزه الاجتماعي، وقد استقر الفقه والقضاء في مجال المسؤولية التقصيرية على أن الضرر المعنوي كالضرر المادي يصلح أساساً للتعويض، ويتمثل في هذا الجانب من الضرر فقدان مناهج الحياة الطبيعية والنقص في أسباب المتعة والراحة التي يمكن أن توفرها البيئة الخالية من التلوث، وللتعويض عن الضرر المعنوي أو الأدبي، لا بد أن تتوافر فيه نفس الشروط الواجب توافرها في الضرر المادي المراد التعويض عنه، بأن يكون الضرر البيئي محققاً وأن يصيب حقاً مكتسباً أو مصلحة مالية مشروعة للمضرور⁽³⁸⁾.

أما الضرر الذي يصيب المحيط البيئي، يقصد به «هو الضرر الذي يصيب المصادر الأولية للطبيعة كالماء والهواء والتربة، وتضرر منه الإنسان نتيجة لتوسطه المحيط البيئي الملوث سواء كان التلوث على الصعيد المحلي أو عابر الحدود، ويثير التلوث المحلي مشكلات عديدة في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية التي تلحق بالأشخاص أو الأموال لكن مسألة التعويض عنه تكون أسهل وأيسر لأنه يكون ضمن إقليم دولة واحدة وبالتالي يكون محكوماً بالقواعد المحلية أي تكون جميع عناصر العلاقة القانونية وطنية من أطراف ومحل وسبب، وأما التلوث على الصعيد الدولي أو العابر للحدود الإقليمية، والذي تتعدى فيه آثار التلوث البحر الإقليمي لمكان مصدره، وعلى إثر ذلك تثار مشكلات القانون الدولي الخاص على الصعيد البيئي، باعتبار أن الضرر العابر للحدود الإقليمية يعد من أخطر أنواع الضرر البيئي لأنه يصيب البيئة ذاتها من جهة، وارتباطه بأكثر من نظام قانوني من جهة أخرى، وغالباً لا يمكن إصلاحه كتدمير مصادر الطبيعة مثلاً. وبما أن البيئة هي وحدة متجانسة من العالم المادي والفرد الذي يعيش فيها الإنسان الذي يعمل على تغييرها عن طريق العمل اليومي وبدون توقف عبر مراحل حياته كلياً، فإن الأضرار تشكل خطراً على صحة الإنسان وحياته وسلامة جسده، بسبب التقدم العلمي الذي يشهده العالم وما ينتج عن

هذا التقدم من آثار سلبية عديدة، والآخر المباشر والذي يؤثر على عصب الحياة لدى الإنسان هو المياه ، وذلك بالمخلفات السامة التي تقذف بها المصانع كل يوم في مجاري البحار، ومن ضمنها بيئة البحر الأحمر بالنسبة للدولة المطلة على البحر الأحمر، وبالتالي فإن الأضرار البيئية الناتجة عن التغيير الحاصل في خواص عامل أو أكثر من العوامل المكونة للبيئة، كالماء والهواء والتربة نتيجة التلوث الكيميائي أو الشعاعي أو الفيزيائي أو البيولوجي. ولهذا ومن الضروري أخذ العوامل والمقومات البيئية كلها بالحسبان، وتناولها ككل كي لا تصبح معالجة جزئية وناقصة وقاصرة عن تحقيق أهدافها⁽³⁹⁾. ولقد أولت الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بالبحر الأحمر والبروتوكولات الخاصة بها اهتمامها بالمحافظة على نقاوة بيئة البحر الأحمر ومنع تلوثها، حيث نصت اتفاقية جدة لعام 1982 على حماية البيئة في المادة الأولى إلى المادة الخامسة عشرة منها وكذلك نصت دساتير وقوانين الدول المطلة على البحر الأحمر على حماية البيئة كما ورد في دستور مصر لسنة 2013 في المادة 45 منه والتي جاء فيها «تلتزم الدولة بحماية بحارها وشواطئها وبحيراتها وممراتها المائية ومحمياتها الطبيعية ويحظر التعدي عليها أو تلويثها أو استخدامها فيما يتنافى مع طبيعتها»⁽⁴⁰⁾. وإن الضرر قد يكون مباشراً أو غير مباشر، مما أدى إلى اختلاف الفقه في مسألة تعويض الأضرار البيئية فذهب أحد الاتجاهات: إلى أن التعويض يكون فقط عن الأضرار البيئية المباشرة ورفض التعويض عن الأضرار غير المباشرة. وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا الأمريكية برفضها التعويض عن الأضرار غير المباشرة في قضية «testbank» عند تصادم سفينتين عند ممر الخروج من نهر الميسيسيبي، وتسربت مواد كيميائية خطيرة من إحدى السفينتين المتصادمتين مما اضطر سلطات الميناء إلى إغلاق الممر لمدة ثلاثة أسابيع متتالية أسفرت عن حدوث أضرار اقتصادية رفضت المحكمة التعويض عنها بسبب عدم وجود رابطة مباشرة بين الفعل الضار والنتيجة باستثناء طلبات التعويض التي تقدم بها الصيادون لما أصابهم من خسارة⁽⁴¹⁾.

أما الاتجاه الآخر: يرى أن التعويض عن الضرر البيئي يجب أن يشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة وذلك لتحقيق حماية أكبر للبيئة. فإن هذا الاتجاه أكدته الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 في المادة الأولى الفقرة الثالثة منها والتي جاء فيها «قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية ترتب عليها أو يحتمل أن ترتب عليها آثار ضارة بالموارد الحية...»⁽⁴²⁾.

فإن الاتجاه الحديث للمشرع الأوروبي بشأن المسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار قد حسم هذه المسألة في اتفاقية روما الثانية لسنة 2007 في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من هذه الاتفاقية أن مفهوم المسؤولية التقصيرية «أي وقائع تحصل أو الممكن أن تسبب ضرراً للغير سواء أكان الضرر محققاً أو احتمالياً»⁽⁴³⁾ ونحن نتفق مع الاتجاه الحديث الذي جاءت به الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار البيئية والذي ينادي بالتعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة في مجال التلوث البيئي البحري بسبب ملوثات البيئة الكثيرة التي تحدث بصورة غير مباشرة كالأضرار التي تحدث في التجارب النووية فإذا تسرب منها سوف يؤدي إلى أضرار ليس فقط في البيئة البرية وإنما في البيئة البحرية أيضاً.

ولغرض تحديد معالم المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ذات العنصر الأجنبي والتي هي موضوع بحثنا، يقتضي أولاً أن نميز بين الأضرار المحلية والأضرار العابرة للحدود لكي نحدد هوية المسؤول، والضرر، وثانياً: نتكلم عن طريقة إصلاحه:

أولاً : الأضرار المحلية والأضرار العابرة للحدود:

تنقسم الأضرار البيئية من حيث نطاقها الجغرافي إلى أضرار محلية وأضرار عابرة للحدود، فإن الأضرار المحلية هي الأضرار التي تحدث داخل إقليم دولة واحدة بجميع عناصرها، أي يحصل الضرر الناتج عن التلوث المحلي في دولة ما وتحدث آثاره في نفس تلك الدولة وهنا يكون المسؤول عن الضرر والمتضرر كلاهما وطنياً، وهذا التلوث لا يثير مسألة تنازع القوانين، لأن القانون الواجب التطبيق على النزاع الداخلي قانون وطني والتي تختص به محاكم الدولة التي وقع الضرر فيها. أما الضرر الإقليمي أو العابر للحدود هو ذلك الضرر الذي يحدث في دولة وآثاره تمتد إلى دولة أخرى أو لعدة دول، وهذا النوع من الأضرار هو الذي يثير مسألة تنازع القوانين، لأنه يمس أراضي عدة دول وله نتائج خطيرة على الإنسان أو الكائنات الحية أو التربة والهواء والماء، مما يثير مسألة تنازع القوانين، وأي قانون يكون واجب التطبيق على النزاع المشوبة بعنصر أجنبي هل هو قانون مكان وقع الفعل المؤدي إلى الضرر، أو قانون الجنسية الأجنبية للمتضرر، أو قانون مسبب الضرر، أو قانون موقع الأموال التي أصابها الضرر بسبب التلوث⁽⁴⁴⁾ وسوف نتكلم عن القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية حسب عناصر العلاقة القانونية المشوبة بعنصر أجنبي في المبحث الثاني من هذا البحث.

ثانياً: طريقة إصلاح الضرر:

حيث يذهب الفقه القانوني إلى أن الثابت في مجال المسؤولية المدنية هو نظام قانوني بمقتضاه يلتزم كل من اقترف خطأ أو عملاً غير مشروع بتعويض من أضره في نفسه أو ماله، وهو الذي يفرض الالتزام بتعويض ما سببه للغير من ضرر، فطبقاً للقواعد العامة للمسؤولية القانونية ينبغي أن يكون المتسبب في الضرر محدد الهوية ولكن، في التلوث العابر للحدود، من الصعب تحديد هوية المسؤول الذي قام بالنشاط الذي أحدث الضرر بدقة، فالصعوبة الأولى هي صعوبة تحديد فاعل التلوث مثلاً تلوث الهواء أو الأمطار الحامضية التي تمر عبر الحدود للدول، مما يلحق أضراراً بالإنسان أو الحيوان أو الثروة السمكية في دولة أخرى، فلا بد من تحديد من قام بالنشاط الضار ومدى نصيب كل منهم، إذا ثبت تعدد من اشتركوا في إحداث التلوث سواء كانوا أشخاصاً طبيعيين أو غير طبيعيين، فعدم تحديد هوية المسؤول هكذا يقود إلى رفض الدعوى وضياع حقوق ضحايا التلوث البيئي، نتيجة اعتماد الفقه القانوني في مجال المسؤولية المدنية على ثوابت تقليدية تتمثل بقيام المسؤولية المدنية على أساس الخطأ سواء كان واجب الإثبات أو مفترضاً، حسب طبيعة النشاط الذي يؤثر سلباً على البيئة الذي تمتد آثاره الضارة عبر الحدود وتتجاوزها، لذا فإن تحديد الضرر الموجب للمسؤولية كما بينا قد لا يتحقق دفعة واحدة بل يتوزع على فترات زمنية طويلة وكذلك صعوبة حصر هذه الأضرار، قد تكون هذه الأضرار غير مصيبة للإنسان أو الأموال المباشرة بل تتدخل وسائط من مكونات البيئة (كالماء والهواء) كانبعاث غازات من مصنع أدى إلى تلوث المراعي المجاورة مما يؤدي إلى الإضرار بماشية أحد المزارعين ومن ثم يعجز عن زراعة أرضه، وأن تسلسل الأضرار يثير عقبات أمام إثبات علاقة السببية وكل هذا يجعل القضاء يتردد كثيراً، بل يرفض غالباً الحكم بالتعويض، ويسبب قراره بالرفض هو أن الأضرار البيئية غير مرئية مما يصعب أو يستحيل تقدير مقدارها⁽⁴⁵⁾.

لكن الاتجاهات الحديثة في النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئة غيرت من الثوابت التي ينادي بها الفقه القانوني في مجال المسؤولية المدنية والتي كانت قائمة على خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر لقيام المسؤولية المدنية وتعويض المتضررين من جراء التلوث البيئي من خلال أمرين: **الأمر الأول:** من خلال تقنية قانونية وسمة أساسية لحماية البيئة تدخل في إطار العلاقات القانونية الدولية والمتمثلة بتقييم الآثار البيئية الكامنة قبل الشروع بأي نشاط رئيسي، ولقد كان قانون حماية بيئة بالولايات المتحدة لسنة 1969 أول تشريع يستلزم تقييم الأثر البيئي وقد تأثرت بهذا القوانين الوطنية لكندا وفرنسا وألمانيا.. إلخ.⁽⁴⁶⁾

وإن القانون المدني الفرنسي المعدل لسنة 2016 نص على هذه التقنية في المادة 1249 منه بالنص على أنه «إن جبر أو معالجة الضرر يتم عن طريق إعطاء الأولوية للطبيعة، وفي حالة استحالة وجود نص قانوني يحمي أو يعالج الضرر البيئي، أو في حالة عدم كفاية القواعد القانونية لجبر الضرر المسبب للبيئة، فإنه يجب على القاضي أن يحكم بالزام المسبب للضرر بدفع التعويض المخصص لجبر الضرر البيئي مع الأخذ بنظر الاعتبار التقييم الشامل للأضرار البيئية لغرض جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي». ⁽⁴⁷⁾

وأيضاً تبنت الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 هذه السمة التي تنذر بضرر كبير في المادة الحادية عشرة الخاصة بتقييم وإدارة الأوضاع البيئية والتي جاء فيها «على كل طرف متعاقد إعطاء الاعتبار الكافي للآثار البيئية البحرية عند تخطيط وتنفيذ المشروعات، ويتضمن ذلك إجراء تقييم للآثار البيئية المحتملة خاصة في المناطق الساحلية. وأيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تبنت هذه السمة في المادة (206) منها والتي تنص على أنه «عندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تغييرات مهمة وضارة فيها، تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكن عملياً إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقاريرها عن نتائج التقييمات على النحو المنصوص عليه في المادة 205» ⁽⁴⁸⁾. ونتوصل من خلال تقنية تقييم الآثار الواضحة أعلاه إلى أن القضاء المرفوع أمامه دعوى متعلقة بالتعويض عن الأضرار البيئية لا يستطيع رفضها بحجة استحالة تقييم الآثار غير المرئية استناداً إلى هذه السمة التي نادى بها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية والتي تضمنت مبدأ أساسياً يلزم الدول التي تكون أطرافاً في الاتفاقيات المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية ومن ضمنها الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر التي تضمنت تقييماً للآثار البيئية الكامنة في أية فعالية مخطط لها تقتضيها المشاريع ضمن نطاق أراضيها وبالتحديد في المناطق الساحلية والتي قد تسبب مخاطر تلوث في منطقة البحر الأحمر، والتي يجب أن تؤخذ في الحسبان حينها، أي يتم تقدير التعويض عن الأضرار البيئية غير المرئية من قبل القضاء المعروض عليه دعوى التعويض وفق تقييم الأنشطة التي تنذر بضرر كبير.

الأمر الثاني: من خلال السياسة التعويضية التي تهدف أولاً إلى محور الضرر وثانياً المسؤول يتعين عليه أن يقوم باتخاذ الاحتياطات اللازمة والمناسبة والتي يكون الهدف منها منع حدوث الضرر مرة أخرى أو منع تفاقمه وخصوصاً عندما يكون الضرر ذا طبيعة مستمرة وهذا ما أكدته الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 في المادة الثالثة الفقرة الأولى والتي جاء فيها «التزام الدول الأطراف باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع التلوث ببيئة البحر الأحمر وخليج عدن وخفضه

والسيطرة عليه أياً كان مصدره»⁽⁴⁹⁾ وكذلك أن المضرور يمكن أن يحصل على التعويض المناسب دون مطالبته بإثبات خطأ المتسبب بالضرر المباشر وفق نظرية تحمل التبعة أو ما تسمى المسؤولية المشددة أو المطلقة، لإقامة المسؤولية المدنية والقائمة على أساس الضرر حسب، وهو الذي ينشئ الالتزام بالتعويض وقد اكتسبت نظرية تحمل التبعة قوة قانونية من خلال تطبيقها في النظم القانونية المعاصرة، كمبدأ عام، مما أكسبها قوة قانونية في القانون الدولي إعمالاً للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية. وأن المسؤولية المطلقة تستند على مبدأ السيادة الإقليمية، والتي تمنح الدول حقوقاً حصرية على إقليمها ومواطنيها والتي تمنع انتهاك الغير لهذه الحقوق. وطالما تتمتع الدول بصلاحيات تنظيمية وفعالة على السفن والطائرات التي تحمل علمها والتي ربما تسبب أضراراً بيئية في الدول الأخرى، فعليها أن تتحمل المسؤولية القانونية عن النتائج الضارة الناجمة عنها. وتأسيساً على ما تقدم فإن المسؤولية المشددة بالقدر الذي تعد معياراً أساسياً ملائماً لتقرير المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، فهي تشكل أساساً عظيم الفائدة لإصلاح الضرر غير العمدي الناجم عن أنشطة أو مواد استثنائية خطيرة. فالمسؤولية المطلقة تحقق فائدتين إحداهما وقائية لمنع الأنشطة ذات الأخطار التي تضر بالبيئة والأخرى تعويضية عن الأضرار التي تتركها الأنشطة العابرة للحدود، وتعتبر اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن الأنشطة الخطرة على البيئة لسنة (1993) أول أداة قانونية ملموسة بهذا الخصوص حيث تقرر هذه الاتفاقية نهج المسؤولية القانونية المطلقة بصرف النظر عن النية أو الإهمال، ومن أجل ضمان التعويض المناسب عن الضرر⁽⁵⁰⁾. ويتضح من خلال ما تقدم الاتجاهات الحديثة في مجال تطوير نظام المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية إلا أن هذا التقدم يعد بسيطاً إزاء القضايا المعروضة على القضاء الدولي ولجنة القانون الدولي⁽⁵¹⁾.

القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية:

إن التعويض عن الأضرار البيئية لا يمكن تحقيقه عن طريق قواعد القانون الدولي العام وحده، لأن مسألة جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي وتنفيذها تتجاوز اعتبارات وطنية وأحياناً إقليمية وبصعوبة أكثر دولية، مما يجعل معالجة هذا الموضوع من طرف قواعد القانون الدولي العام وحده أمر غير كاف، وقانون البيئة الدولي يشمل قواعد القانون العام لكنه لا يتحدد حسب هذه الأخيرة فقط، كما أن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة لا تتضمن قواعد المسؤولية المدنية، التي لا يمكن أن نجدها إلا ضمن قواعد قانونية لدولة معينة، والتي يمكنها جبر الضرر بطريقة جيدة. ومن أجل ذلك يجب أن تكون هناك قواعد خاصة ترشدنا إلى قانون دولة مؤهل يمكن تطبيقه لحل منازعات التلوث البيئي العابر للحدود، والقواعد التي تمكننا من الإرشاد إلى القانون الواجب التطبيق عندما تتصل عدة أنظمة قانونية بالنزاع هي قواعد القانون الدولي الخاص⁽⁵²⁾ على العلاقة القانونية المتضمنة عنصراً أجنبياً، حيث إن تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية يعد من أعقد المشكلات في القانون الدولي الخاص، وذلك لوجود أكثر من قانون يحكم العناصر المتعددة للأفعال الضارة، فإذا ما انعقد الاختصاص القضائي لإحدى جهات القضاء الدولي أو الوطني، تعين عليها أن تفصل في دعوى المسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية، والفصل في دعاوى المسؤولية ذات الطابع الدولي أو العنصر الأجنبي، يقتضي حل مشكلة تنازع القوانين أو تزامنها عن طريق تحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقة القانونية المشوبة بعنصر أجنبي ومعرض أمام قضاء دولة ما، ويتم ذلك وفق وسائل قد تكون تقليدية أو حديثة وهذا ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال مطلبين: الأول سوف نتطرق فيه إلى البحث عن الوسائل التقليدية في تحديد القانون الواجب التطبيق والمطلب الثاني نخصه لبحث الوسائل الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية وفق اتفاقية روما الثانية.

الوسائل التقليدية في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية:

إن الأساس التقليدي في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية هو القانون المحلي أي قانون محل وقوع العمل الضار المنشئ للالتزام، إذ تخضع المسؤولية المدنية الناجمة عن الأضرار البيئية للقانون المحلي، أي قانون مكان الواقعة المنشئة للالتزام بالتعويض، وقد عرف الفقيه (بارتان) القانون المحلي بأنه «مجموعة من القواعد القانونية السارية على كل شخص يقيم في دولة معينة أو يمر بها، حيث يخضع لسلطة الأمن التي تباشرها هذه الدولة في هذه الأقاليم بالنسبة للعلاقات القانونية الخاصة»⁽⁵³⁾. ويسوغ الفقه تطبيق القانون المحلي على الأضرار البيئية إلى فكرة الأمن المدني، إذ إن الفعل الضار، يعد خرقاً لقواعد الأفراد في المجتمع الذي وقع فيه الفعل الضار، فإذا ما ارتكب شخص فعلاً ضاراً في إقليم دولة، فإن أحكام قانون المجتمع الذي وقع فيه الفعل الضار هو الذي يكون واجب التطبيق عند حصول تنازع بين القوانين، وأيضاً هذا الاتجاه من الفقه يصف تطبيق القانون المحلي بالبساطة والوضوح مع توقعات الأفراد، بوصفه القانون الذي يعلم به محدث الفعل الضار هو المسؤول عن التعويض، فهناك صلة قوية بين العلاقة ذات العنصر الأجنبي والقانون المحلي، وبالتالي وفق هذا الاتجاه يقضي بتطبيقه على الواقعة التي تحدث بإقليم الدولة التي وقع فيها الضرر، فمثلاً لو سفينة مصرية أفرغت البترول في بيئة البحر الأحمر مما أدى إلى موت الثروة السمكية العائدة لشركة مستثمرة في السودان، فإن القانون السوداني هو الواجب التطبيق على الأضرار التي حلت بالثروة السمكية، لأنه قانون الدولة التي وقع بها الفعل الضار الذي تترتب عليه المسؤولية، وإن هذا الاتجاه يرى أن تطبيق القانون المحلي ينسجم مع أحكام المسؤولية عن الفعل الضار، لأن الهدف من المسؤولية هو فرض نوع من الحيلة والحذر الذي يجب على الأفراد مراعاتها، وتعرض هذا الاتجاه إلى النقد لأن فكرة الأمن المدني مازالت فكرة غامضة، وإن كان بعضهم يعدها المفهوم الحديث لفكرة النظام العام، ومن جانب آخر فإن أساسيات الأمن المدني والبوليس لا تصلح لتبرير القانون المحلي التي قد تقضي بتطبيق قانون أجنبي، إذا ما كانت الواقعة المنشئة للالتزام وقعت في دولة أخرى غير دولة القاضي⁽⁵⁴⁾. ويذهب اتجاه آخر إلى أن أساس تطبيق القانون المحلي يستند إلى فكرة الإقليمية وذلك لأن سيادة الدولة على إقليمها توجب إخضاع المسؤولية عن الأضرار البيئية التي تقع على إقليم دولة ما لقانون تلك الدولة. وعلى الرغم من أن هذا التبرير يسائر المنطق، إلا أنه يصبح غير ملائم في حالة وقوع الأفعال الضارة في إقليم دولة ما بصورة عرضية، ولا يرتبط قانون تلك الدولة بصلة قوية مع الواقعة محل النزاع⁽⁵⁵⁾.

حيث تم اعتماد القانون المحلي من قبل التشريعات المطلة على البحر الأحمر. فقد نص القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 في المادة (1/21) على أنه «يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام» ويقابلها نص المادة (1/22) من القانون المدني الأردني ويقابلها نص المادة (14/أ) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984⁽⁵⁶⁾. وبالرغم من تبني معظم التشريعات القانونية⁽⁵⁷⁾ ومنها قوانين الدول المطلة على البحر الأحمر مبدأ سريان القانون المحلي (قانون البلد الذي وقعت فيه الواقعة المنشئة للالتزام) على المسؤولية التقصيرية، إلا أن اختصاص هذا القانون لا يعد مطلقاً، غالباً ما تأتي تلك التشريعات، بعد أن تنص على القاعدة العامة (تطبيق القانون المحلي) تضع شرطاً أو قيداً لتطبيق القانون المختص حسب المبدأ أعلاه. حيث أورد المشرع المصري قيداً على تطبيق قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام في حالة وقوع الوقائع في الخارج وتكون مشروعة في مصر وأن كانت غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه « وذلك حسب الفقرة الثانية من المادة (21) والتي تقابلها الفقرة الثانية من المادة (22) من القانون

المديني الأردني والفقرة الثانية من المادة (14) من قانون المعاملات المدنية السوداني.

حيث إن المشرع المصري في الفقرة الثانية من المادة (21) حتى يكون وصف الفعل بأنه من الأفعال غير المشروعة يجب أن يتم وفقاً لكل من قانون محل وقوع الفعل وقانون القاضي أي القانون المصري.⁽⁵⁸⁾ ورغم تبني هذه الأنظمة القانونية للمبدأ القانوني المحلي لكن نواجه صعوبات بتطبيقه على الأضرار البيئية، فالأنشطة الملوثة للبيئة سواء كانت جوية أو بحرية، قد تتم في دولة ويتحقق الضرر في دولة أخرى، حيث عندما يرتكب فعل ما في دولة ويتربب الضرر في دولة أخرى، فإن دور القانون الدولي الخاص، هو تعيين النظام القانوني الذي يتحدد وفقاً له حقوق والتزامات الأطراف، وأن مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية تعد من المشكلات الأكثر جدلاً في إطار القانون الدولي الخاص، مما يطرح التساؤل عن القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية التي تم الفعل في دولة وحدث الضرر البيئي في دولة أخرى، وأن الإجابة على هذا التساؤل تزداد تعقيداً وتشتد الصعوبة كون قوانين الدولة المطلة على بحر الأحمر درجت على التعبير عن القانون المحلي. وبالتالي فإن القواعد القانونية الخاصة بمجال المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني وقانون المعاملات المدنية السوداني من وجهة القانون الدولي الخاص لا تنسجم مع الاتفاقيات الإقليمية للمحافظة على بيئة الحوض الأحمر والتي تنادي باتباع أحدث القواعد الدولية في مجال المسؤولية المدنية وتعويض المتضررين سواء كانوا وطنيين أو أجانب وهذا يفهم من نص المادة 13 من الاتفاقية بفقرتيها الأولى والثانية، وبما أن المبدأ الدستوري في جميع قوانين الدول المطلة على البحر الأحمر يقضي بسمو الاتفاقيات الدولية على القوانين الداخلية في حالة المصادقة عليها، ومن خلال الاطلاع على الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 وجدنا أن الدول (مصر والأردن والسودان) جميعها مصادقة على الاتفاقية وبالتالي يجب على الدولة المتعاقدة تبني أحدث النظريات بشأن المسؤولية المدنية، وللتقليل من حدة القانون المحلي برز اتجاهان عن الفقه والتشريعات يرتكزان على أسس لقيام المسؤولية المدنية وتحديد القانون الواجب التطبيق عليها، وهما:

الاتجاه الأول: يعتمد بالإسناد المؤسس على أحد عنصري المسؤولية، وذلك أما لمصلحة قانون الدولة التي تم فيها النشاط الملوث وهذا العنصر قديم يذهب إلى إعلاء شأن عنصر الخطأ في ترتب المسؤولية، وجعله الأساس الذي لا يتصور قيامها بدونه، أو لمصلحة قانون الدولة التي حدث فيها الضرر البيئي وهذا العنصر يقوم على ركن الضرر هو الشرط الأول والأساسي الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية على فكرة تحمل التبعة عن الأضرار البيئية وهي نظرية مرجحة من غالبية الفقه المدني الحديث، لذا تبعاً لذلك ذهب أغلب فقهاء القانون الدولي الخاص الحديث إلى تطبيق قانون الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، وسبب ذلك أن هدف القواعد التي تحكم الأنشطة الضارة هو تحقيق توازن بين حقوق الأفراد وذلك في شكل تعويض المخاطر التي تحدث في مجتمع معين، ولما كان مكان الضرر هو المكان الذي يتحقق فيه الإخلال بالتوازن بين المصالح التي هدف القانون إلى حمايتها، لذا يتعين تركيز المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في المكان الذي تحقق فيه الضرر، فضلاً عن ذلك فإن تركيز العلاقات التي ينظمها القانون الدولي الخاص، لا تأتي إلا بتوطين العلاقة القانونية اعتماداً على عناصرها التي تظهر في الحيز الخارجي مما يوجب الأخذ بمكان وقوع الضرر ومن التشريعات التي أخذت بهذا الاتجاه القانون الدولي الخاص التركي لعام 1982 في المادة (2/52) والتي تنص على أنه «عندما ينتج العمل للالتزام المسؤولية والضرر في دول مختلفة فيطبق قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر»⁽⁵⁹⁾

الاتجاه الثاني: يعتقد بكلا عنصري المسؤولية أي يأخذ بقانون كلتا الدولتين⁽⁶⁰⁾، ونحن ننتقد هذا الاتجاه لأن من العسير تقرير أي العنصرين (عنصر الخطأ أم عنصر الضرر) لتحديد المسؤولية المدنية.

بالرغم من سيادة تطبيق القانون المحلي أي قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر إلا أن هناك اتجاهين فقهيين أحدهما يذهب إلى تطبيق قانون القاضي المرفوع أمامه النزاع الناتج عن التلوث البيئي ، أما الاتجاه الثاني فإنه يذهب إلى تطبيق القانون الأصلح للمضرور وهما كالآتي:

الاتجاه الأول: يذهب هذا الاتجاه إلى تطبيق قانون القاضي المرفوع أمامه النزاع في حالة عدم وجود قاعدة إسناد تحديد القانون الواجب التطبيق، لأن قانون القاضي يعتبر من مبادئ القانون الدولي الخاص الأكثر شيوعاً بما له من اختصاص احتياطي،⁽⁶¹⁾ والمراد بقانون القاضي «هو مجموع النظام القانوني، بمختلف مصادره وقواعده، التشريع، العرف، مبادئ القانون الطبيعي وقواعد العدالة، الفقه والقضاء»⁽⁶²⁾.

الاتجاه الثاني: يذهب هذا الاتجاه إلى أن القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية هو القانون الأصلح للمضرور في حالة حدوث نشاط التلوث في دولة وحدث الضرر في دولة أخرى كون هذا القانون يكفل تعويضاً للمضرور باعتباره كثر تحقيقاً للعدالة وبالنظر إلى أنه يأخذ بنظرية المسؤولية المطلقة كأساس لمسؤولية المدعى عليه، في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية⁽⁶³⁾.

ويحقق التوازن بين المصالح المتعارضة للخصوم أي مصلحة مرتكب الفعل الضار من جهة ومصلحة المضرور من جهة أخرى وتؤكد المصلحة في هذا الفرض من زاويتين، الأولى مصلحة المدعي (المضرور) وتحقق بأن يكون في استطاعته الحصول على تعويض عادل للضرر الذي أصابه، وهذا لا يتحقق فيما لو تم الاعتماد على أحد عناصر المسؤولية في الإسناد، فيؤدي إلى حرمانه من المزايا التي يحصل عليها، فيما لو منح الحرية في اختيار القانون المناسب لتعويضه. أما الزاوية الثانية فهي مصلحة المدعى عليه (مرتكب نشاط التلوث الضار) وتحقق مصلحته في ألا يعد مسؤولاً عن فعل يمكن أن يعد فعلاً مشروعاً وفقاً للقانون الذي ارتكب فيه الفعل⁽⁶⁴⁾. ويتضح من خلال ما تم عرضه من اتجاهات فقهية تقليدية لتحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية إلا أن هناك اتجاهات حديثة تحاول إضافة قدر من المرونة لتطبيق القانون المحلي على الأضرار البيئية، وبهذا التوجه فإن الاتجاهات الحديثة لا تنكر تطبيق القانون المحلي في بعض الحالات البسيطة غير المعقدة أما في الحالات التي يوجد فيها تعقيد فيتم اللجوء إلى الوسائل الحديثة وخصوصاً في مجال التلوث البيئي وانعكاساته على المجتمع بعد التقدم العلمي الحاصل في مجال البيئة وهذا ما سنبينه في المطلب الثاني.

الوسائل الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية وفق اتفاقية روما الثانية
إن الانتقادات الموجهة إلى الوسائل التقليدية في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية دفعت بعض الفقهاء إلى السعي لتعديل الوسائل التقليدية لتواكب التطور الحديث الذي طرأ على المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، فقدّم الفقه والقضاء الحديث أحدث النظريات بشأن القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية، والتي تبناها المشرع الأوروبي في اتفاقية روما الثانية لسنة 2007 والنافذة لسنة 2009 بشأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية⁽⁶⁵⁾ وهي كالآتي:

أولاً : قانون الإرادة:

إن جانب من الفقه ينادي بوجوب تطبيق قانون الإرادة في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، فإذا كانت القاعدة تنطبق على الالتزامات التعاقدية والتي يكون للإرادة دور كبير في تحديدها، فإن نطاق الإرادة في المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية يكاد يكون في أضيق الحدود وفق شروط محددة، أي بشرط أن يكون الاتفاق بعد حصول النشاط الضار وأن يكون صريحاً ولا يضر بحقوق الغير⁽⁶⁶⁾، وهذه شروط أكدتها اتفاقية روما الثانية لسنة 2007 في المادة الرابعة عشرة والتي أخذت بصورة جزئية بدور

الإرادة حيث يجوز للأطراف اختيار القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، وفق الشروط أعلاه . وعلى الرغم من أن بعضاً من الفقه انتقد هذا الاتجاه بالنظر إلى أنه يقوم على أساس خاطئ لأنه يخلط بين الالتزامات التعاقدية التي تستند إلى فكرة الإرادة والمسؤولية المدنية القائمة على أساس الفعل الضار، إلا أنه يقوم على عدة مبررات منطقية منها إرادة الأطراف وإن كانت لا تتدخل في إنشاء الالتزامات غير التعاقدية، وتحديد مداها، وتعيين الالتزامات على كل طرفين على غرار ما هو متبع في الالتزامات التعاقدية، إلا أنه ينبغي أن تحترم هذه الإرادة إذا ما اتفقت على تطبيق قانون دولة معينة، وذلك لأن الالتزامات غير التعاقدية تنصب في نهاية المطاف على مصالح المتقاضين، وأنها تهدف إلى حماية مصالح الأفراد، وتحقيق التوازن بين مصالح طرفي النزاع، حيث يختار كل منهما دون شك القانون الذي يقر أنه أكثر ملاءمة ومناسبة لتحقيق التوازن بينهما، ويحمي مصالحهما المشروعة بشأن التعويض، وقد أخذت بعض التشريعات بهذا الاتجاه حيث نصت المادة (42) من القانون الدولي الخاص الألماني لسنة 1999 على أنه «يستطيع الأطراف، بعد حدوث الواقعة المنشئة لرابطة الالتزام غير التعاقدية، اختيار القانون الواجب التطبيق على تلك الرابطة، وذلك دون المساس بحقوق الغير» والتي تقابلها المادة (133) من القانون الدولي الخاص السويسري لسنة 1987. وأيضاً مجلة القانون الدولي الخاص التونسية أعطت للأطراف اختيار القانون الواجب التطبيق وفق شروط معين نصت عليها المادة (71) على أنه «يمكن للأطراف بعد حصول الفعل الضار، الاتفاق على تطبيق قانون المحكمة مادامت القضية في طور الابتدائي»⁽⁶⁷⁾ وأعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للأطراف الحرية في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية في المادة 293 في الفقرة الثانية في الجزء الخامس من الاتفاقية منها والتي جاء فيها «لا تخل الفقرة الأولى بما للمحكمة من ذات الاختصاص بموجب هذا الفرع من سلطة البت في قضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف، إذا اتفقت الأطراف على ذلك»⁽⁶⁸⁾. ولم نجد نص مشابه للنصوص أعلاه في قوانين الدول المطلة على البحر الأحمر (القانون المدني المصري، والقانون المدني الأردني، قانون المعاملات المدنية السوداني) في إعطاء أطراف حرية اختيار القانون الواجب التطبيق لكن يمكن أن يستنتج ذلك من خلال نص المادة (24) والمادة (25) والمادة (13) من القوانين أعلاه⁽⁶⁹⁾. ويذهب البعض إلى أن اختيار الأطراف لقانون معين لا يتحقق عندما تكون العناصر الأخرى للواقعة متمركزة وقت نشوء الالتزام في دولة أخرى غير تلك التي تم اختيار قانونها، لأن ذلك يخل بتطبيق النصوص الآمرة في الدولة التي حصل فيها الضرر⁽⁷⁰⁾.

ثانياً: التركيز المكاني للواقعة المنشئة للالتزام:

إن جانب من الاتجاه الحديث ينادي بضرورة العودة إلى التركيز المكاني في ظل تنازع القوانين وأخذت بهذا الاتجاه كندا وباقي الدول الإسكندنافية. وهناك من يرى بأنه توجد في حالات خاصة إذا كانت الأنشطة الضارة تتعلق بدولتين أو أكثر وفي حال غياب اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق، فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي يقع فيها الضرر. ما لم يكن الأطراف يقيمون بصورة معتادة في دولة أخرى وقت وقوع الضرر، أو الواقعة الأكثر ارتباطاً بدولة أخرى، حيث أخذت الأنظمة الأوروبية بفكرة التركيز المكاني واعتبار مكان الواقعة المنشئة للالتزام هو القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية عن الأضرار وذلك في المادة (4) الفقرة الأولى من اتفاقية روما الثانية والتي تنص على أنه «القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن المسؤولية التقصيرية هو قانون الدولة التي حدث فيها الضرر، بغض النظر عن الدولة التي وقع فيها الفعل الذي أدى إلى حدوث الضرر أو الدول التي تحدث فيها النتائج غير المباشرة لهذه الواقعة»⁽⁷¹⁾.

ثالثاً: التركيز الاجتماعي:

تعد نظرية التركيز الاجتماعي من النظريات الحديث التي ظهرت على تطبيق قانون مكان الواقعة، ويقصد بهذه النظرية البحث في البيئة الاجتماعية التي تنشأ وترتبط بها تلك الوقائع والظروف والملابسات، حيث يتم تحديد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية من التركيز الاجتماعي لوقائعها وظروفها وملابساتها المحيطة، من دون البحث في التركيز الواقعي أو الجغرافي للقانون المحلي. فإن مقتضيات تأمين المعاملات عبر الحدود وتأكيد الفعالية الدولية للأحكام، يفرضان عدم تطبيق القانون المحلي (بمفهومه المكاني) مادام غير ملائم لحكم الدعوى لانتفاء رابطة جدية بينه وبين عناصرها ويكون من المناسب أن يتحدد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية من فكرة التركيز الاجتماعي، حيث إن الأصل في هذا الاتجاه هو الإبقاء على اختصاص القانون المحلي كقاعدة عامة، مع فتح المجال للخروج عليه بصفة استثنائية بالاستناد إلى فكرة التركيز الاجتماعي لتحديد القانون الواجب التطبيق. فإن تطبيق قانون الوسط الاجتماعي يستند إلى أساسيات مهمة منها: ⁽⁷²⁾.

1. ينسجم مع توقعات الأفراد، وذلك لأن الأخذ بقانون الوسط الاجتماعي يوفر لهم ميزة العلم المسبق بالقاعدة الواجبة التطبيق على معاملاتهم.
2. ن الأخذ بقانون الوسط الاجتماعي يسهل مهمة القاضي، لأن المفهوم الحديث للقانون المحلي يعني تركيز العلاقة محل النزاع في مجتمع الدولة التي يرتبط بها أشخاص دعوى المسؤولية من خلال الضوابط المشتركة بينهم سواء الجنسية أو الموطن أو محل الإقامة وهي ضوابط يمكن أن يتحقق منها القاضي بسهولة، كما أن الأخذ بالمفهوم الحديث للقانون المحلي من شأنه أن يجنب القاضي مشكلة التكييف القانوني المعقد، لدعوى المسؤولية مثلاً هل هي جنائية، أم تقصيرية، ما دام الاعتماد على جنسيات الأطراف أو موطنهم أو محل إقامتهم، ومن ثم تجنب اختلاف القانون الواجب التطبيق باختلاف الدولة التي تتولى حل مشكلة التكييف، وكل ذلك لا يمكن الوصول إليه إذا لم نخرج من إطار المفهوم التقليدي للقانون المحلي الذي يؤكد على التركيز الجغرافي للواقعة.
3. كذلك أن الاعتداد بالضوابط الشخصية لأطراف الدعوى لتحديد القانون الواجب التطبيق عليها، قد يكون علاجاً للحالات التي يبدو فيها المفهوم التقليدي عاجزاً عن تقديم الحل المناسب. وهذا ما دفع تبني معظم التشريعات المقارنة بشأن تنازع القوانين، بالأخذ بفكرة التركيز الاجتماعي كاستثناء على قاعدة إعطاء الاختصاص للقانون المحلي (الجغرافي) ومن هذه التشريعات القانون الدولي الخاص المجري لسنة 1979 حيث أخذ بفكرة التركيز الاجتماعي في الفقرة الثالثة من المادة (32) منه والتي تنص على أنه «عندما يكون موطن كل من فاعل الضرر والشخص المضرور في دولة واحدة، فإن قانون تلك الدولة يكون هو الواجب التطبيق» وأيضاً القانون الدولي الخاص النمساوي لسنة 1979 النافذ أخذ بهذه الفكرة في المادة (48) منه والتي تنص على أنه «إذا وجدت مع ذلك، بالنسبة للأطراف، رابطة قوية مع قانون دولة أخرى فيكون هذا القانون هو المطبق» ⁽⁷³⁾. وأخذ المشرع الأوروبي في اتفاقية روما الثانية بالمفهوم الحديث للقانون المحلي بالنسبة للفعل الضار، فقد نص في المادة الرابعة الفقرة الثالثة منه على «إذا كان واضحاً من ظروف الواقعة - مسؤولية أو جنحة - بأنها مرتبطة بشكل وثيق مع دولة أخرى غير التي تم تحديدها في الفقرة (1) و(2)، فإن قانون هذه الدولة هو الذي

يكون واجب التطبيق، وإن هذا الارتباط الوثيق مع هذه الدولة الأخرى، قد يؤسس بصورة خاصة على علاقة سابقة بين طرفين مثل عقد ذات الصلة بالواقعة⁽⁷⁴⁾ ويجسد المشروع فكرة التركيز الاجتماعي خير تجسيد، وذلك باختيار انسب القوانين لحكم المسألة بتطبيق قانون الدولة التي يتبين من مجموع الظروف أن النشاط الضار المرتكب ينطوي على روابط بدولة أخرى أكثر ارتباطاً مما يربطها بدولة مكان تحقق الواقعة المنشئة للالتزام، وذلك يعد خروجاً على المفهوم التقليدي للقانون المحلي⁽⁷⁴⁾.

حيث إن قوانين الدولة المطلة على البحر الأحمر قد اتجهت إلى اعتماد مبدأ تطبيق القانون المحلي في منازعات المسؤولية التقصيرية عن الأضرار البيئية ذات العنصر الأجنبي، اعتماداً على الأسس المنطقية التي يقوم عليها هذا المبدأ، إلا أن الاتجاه الحديث من الفقه، يرى أن التطبيق (الآلي) للقانون المحلي لا يتلاءم مع طبيعة العلاقات التي يحكمها في بعض الفروض، مما تثار صعوبة عملية ملحوظة من ناحية التطبيق، فبدأوا يخففون من جموده ويضيفون عليه نوعاً من المرونة لكي يكون ملائماً للحالات كافة، متماشياً مع التطورات الحديثة التي شهدتها العلاقات الدولية الخاصة، ومسايراً لنمو واطراد ظاهرة انتقال الأفراد عبر الحدود مواكباً للتقدم المذهل في التقنيات والمخترعات الحديثة في وسائل المواصلات، وهكذا فإن الاتجاه الحديث من الفقه أبقى على اختصاص القانون المحلي كمبدأ عام مع الأخذ في الحسبان البيئة الاجتماعية أو الوسط الاجتماعي الذي حدثت فيه العناصر المنشئة للالتزام، بدلاً من إهدار مبدأ تطبيق القانون المحلي والبحث عن قانون أكثر ملاءمة للمسألة⁽⁷⁵⁾. ويمكن توضيح ذلك من خلال المثال التالي (لو افترضنا أن أحد المختبرات الأردنية أقام تجارب في البيئة المائية السودانية المطلة على البحر الأحمر، ثم أصاب أحد العاملين في المختبر الأردني نتيجة استخدام أحد العاملين في المختبرات الأردنية مواد خطيرة سببت ضرراً له، فإن تطبيق القانون السوداني بوصفه القانون المحلي على دعوى المسؤولية في هذا الفرض يخلو من أي معنى، فمرتكب الفعل والمضرور والمشفين على المختبرات جميعهم يتمتعون بالجنسية الأردنية، ويوطنون في الأردن، ومن ثم يبدو وقوع الفعل المنشئ للالتزام في الإقليم السوداني، كان مجرد ظرف عارض لا يصلح أن يكون معياراً أساسياً للإسناد⁽⁷⁶⁾. وتبنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الوسائل الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية في المادة 293 الفقرة الأولى منها بخصوص القانون المنطبق والتي جاء فيها « تطبق المحكمة ذات الاختصاص بموجب هذا الفرع هذه الاتفاقية، وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية »⁽⁷⁷⁾ ويتضح من هذا النص أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 أعطت صلاحية للمحكمة المعروض أمامها النزاع المشوب بعنصر أجنبي أن تطبق قواعد القانون الدولي الأخرى حيث إن مصطلح قواعد القانون الدولي يقصد بها القواعد التي تصدر من الدول فضلاً عن قواعد قانون الاتفاقيات الدولية الأخرى. واستناداً إلى هذا المبدأ الذي نصت عليه الاتفاقية والتي تعتبر أهم الاتفاقيات الخاصة بالبحار والتي انبثقت عنها العديد من الاتفاقيات الدولية ومنها الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر، و مبدأ عام مقرر في كافة الدول مفاده أنه في الأحوال التي لم يرد فيها نص من أحوال تنازع القوانين تطبيق مبادئ القانون الدولي الخاص الأكثر شيوعاً والتي يتم استخلاصها من الدراسة المقارنة للقواعد المشتركة بين النظم القانونية المختلفة وكذلك من آراء الفقهاء واجتهادات المحاكم الوطنية والدولية⁽⁷⁸⁾.

نتوصل إلى الاستنتاج الآتي:

على الدول المطلّة على بيئة البحر الأحمر تبني الاتجاهات الحديثة بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في مجال أحكام القانون الدولي الخاص والتي جاءت بها اتفاقية روما الثانية لسنة 2007 استناداً إلى أمرين :

الأمر الأول : أن الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 نصت على تبني أحدث الوسائل الحديثة في مجال المسؤولية المدنية في الفقرة الأولى من المادة الثالثة عشرة منها والتي جاء فيها على أن «تتعهد الأطراف المتعاقدة فيما بينها لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، مع مراعاة القواعد والإجراءات الدولية السارية والمتعلقة بهذه الأمور » وأن نص المادة 13 من الاتفاقية يشير إلى ضرورة اتباع أحدث القواعد الدولية للتعويض عن الأضرار سواء كان الضرر محلياً أو عابراً للحدود من خلال تحديد القانون الواجب التطبيق على هذه الأضرار وفق المفاهيم الحديثة للمسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي، وذلك لتحقيق نوع من التوازن قدر الإمكان، بالتوفيق ما بين احترام القواعد المتعلقة بالبيئة ومقتضيات المحافظة عليها، و لضمان جبر الأضرار التي تنجم عن التلوث البيئي من ناحية أخرى .

الأمر الثاني: أن جميع قوانين الدول المطلّة على البحر الأحمر كالقانون المدني المصري في المادة (24) والقانون المدني الأردني في المادة (25) وقانون المعاملات المدنية السوداني في المادة (13) تنص على اتباع مبادئ القانون الدولي الخاص الأكثر شيوعاً، في حالة عدم وجود نص في هذه القوانين يعالج مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية وبالتالي يجب على الدول اتباع أحدث الوسائل في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية من خلال المادة 13 من الاتفاقية ومن خلال نصوص المواد (24-25-13) من قوانين الدول المطلّة على بيئة البحر الأحمر أعلاه .

الخاتمة :

في ختام بحثنا توصلنا إلى أهم النتائج والمقترحات التالية:

أولاً: الاستنتاجات:

إن الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 أبرمت بشأن حماية البيئة وحثت الأطراف المتعاقدة على اتباع أحدث القواعد الدولية في مجال المسؤولية المدنية لجبر الأضرار الناشئة عن التلوث البيئي.

إن إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في مجال الأضرار البيئية أمر في غاية الصعوبة لأن آثار التلوث قد لا تظهر فور وقوعها وإنما قد يمضي وقت طويل قبل أن تكتشف، وبالتالي يصبح من الصعب إثبات الرابطة السببية بين الضرر والفعل المسبب له مما يؤدي إلى الإفلات من المسؤولية المدنية . من الاتجاهات الحديثة في مجال التعويض عن الإضرار البيئية يشمل الأضرار البيئية المباشرة والمحتملة وهذا ما أكدته اتفاقية روما بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية في المادة الثانية الفقرة الثالثة منها.

إن قواعد الناطمة للمسؤولية المدنية قد تطورت تطوراً كبيراً، بحيث لم تعد قاصرة على التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي بل اتسعت لتشمل وظيفة وقائية قانونية، إلى جانب وظيفتها العلاجية التقليدية، وهي تسعى لمنع وقوع الخسارة والضرر أو تقليله إلى أدنى حد ممكن، وذلك بوضع نظام قانوني اتفاقي كما حدث في الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 لمواجهة

أي خسارة أو ضرر والتعويض عنها.

من الاتجاهات الحديثة هو إعطاء الأطراف حرية اختيار القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية بشرط حصول الاتفاق بعد حدوث الواقعة المنشئة للالتزام، وأن يكون هذا الاتفاق صريحاً ولا يمس حقوق الآخرين.

من الاتجاهات الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأضرار البيئية هو تطبيق نظرية التركيز الاجتماعي لتقليل من حدة القانون المحلي والذي تبنته اتفاقية روما الثانية لسنة 2007 في المادة الرابعة الفقرة الثالثة منها.

ثانياً: التوصيات:

1. إن قواعد المسؤولية المدنية التقليدية، لم تعد صالحة للتطبيق في مجال التلوث البيئي، فالضرر البيئي المحض سيصطدم بصعوبات ناتجة عن طبيعته الخاصة، فهو يتميز بأنه ضرر غير مرئي، كما أنه يحدث آثاره بالتدريج مع مرور الزمن وهو ضرر منتشر لا ينحصر في مكان معين بل يمتد إلى دول أخرى، فلا بد إذن العمل على تطوير قواعد المسؤولية المدنية التقليدية بما يتناسب مع الطبيعة الفنية للتلوث البيئي والأخذ في الاعتبار الطبيعة الخاصة للأضرار من خلال تأسيس المسؤولية المدنية على أساس الضرر أو المبدأ الملوث الدافع.
2. على الدول المطلة على البحر الأحمر إبرام بروتوكول ملحق بالاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 يناقش الاتجاهات الحديثة في مجال المسؤولية المدنية ويبلورها في نصوص تكون ملزم للدول الأطراف لتحقيق غايتين الأول، المحافظة على بيئة البحر الأحمر والثاني للحصول على تعويض عادل بالنسبة للمتضررين من جراء التلوث البيئي.
3. إن الاتجاهات الحديثة للمسؤولية المدنية تتفق مع غاية وطبيعة الأضرار البيئية بدرء الخطر الذي يهدد المجتمع من التلوث، كون إقامة المسؤولية المدنية على ركن الضرر أو الملوث الدافع يحقق أهداف مهمة وهي قطع المجرى الطبيعي للتلوث والذي يتمثل بالتعويض عن الأعمال المشروعة التي تسبب أضرار للغير.
4. على قضاء الدول المطلة على البحر الأحمر تبني الاتجاهات الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق في أحكامها من خلال أمرين: الأمر الأول: هو أن نص المادة 24 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 يحمل في طياته مضمون هذه الاتجاهات وأيضاً نص المادة (25) من القانون المدني الأردني ونص المادة (13) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984 كون أن الاتجاهات الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق أصبحت من مبادئ القانون الدولي الخاص الأكثر شيوعاً. والأمر الثاني من خلال نص المادة (13) من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982

المصادر والمراجع:

- (1) المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 المعدل، المادة 163 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 والمادة 204 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 والمادة 257 الفقرة الثانية من القانون المدني الأردني لسنة 1976، والمادة (138) من قانون المعاملات المدنية السودانية لسنة 1984.
- (2) د. أميد صباح عثمان، القانون الواجب التطبيق في الالتزامات غير التعاقدية، دار شتات للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص16.
- (3) د. عبد الرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني، مصادر الالتزام، ط1، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1953، ص314.
- (4) د. قازي ثاني إسرى، د. دلالة يزيد، المسؤولية المدنية عن المساس بالبيئة الطبيعية أمام القضاء، بحث منشور في مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 9، العدد1، السنة 2020، ص822.
- (5) د. باسم محمد فضلي، د. مصطفى السيد دبوس، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية. بحث مقدم في مؤتمر كلية الحقوق في طنطا، 2018، ص8.
- (6) د. انور سلطان، الموجز في مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1996، ص324 وما بعدها.
- (7) د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص220.
- (8) patricia W. Birnie and Alan E. Boyie, International Law and the Environment . Clarendon Press. Oxford, 1992, p.142.
- (9) د. باسم محمد فضلي، د. مصطفى السيد دبوس، المصدر السابق، ص20.
- (10) بو فلة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة ابو بكر بلقايد، 2016، ص64.
- (11) د. عبد النور احمد، الاختصاص القضائي الدولي بشأن منازعات الضرر الناتج عن التلوث البيئي العابر للحدود. بحث منشور في مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 9، العدد 2، 2020، ص402.
- (12) د. عبير عبدالله أحمد درباس، المسؤولية المدنية عن مزار الجوار المألوفة الناجمة عن تلوث البيئة في فلسطين دراسة مقارنة، جامعة بيرزيت، كلية الحقوق والادارة، 2014، ص106 وما بعدها.
- (13) د. محمد صالح المهنا، المسؤولية المدنية عن مزار التلوث البيئي، ط1، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2018، ص91.
- (14) د. قازي ثاني إسرى، د. دلالة يزيد، المسؤولية المدنية عن المساس بالبيئة الطبيعية أمام القضاء، بحث منشور في مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 9، العدد1، السنة 2020، ص822.
- (15) د. محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث. بحث منشور في مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 15، جانفي، 2016، ص170.
- (16) د. عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدناصري، المصدر السابق، ص99.
- (17) القانون المدني الفرنسي لسنة 1804 المعدل لسنة 2016.
- (18) د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، المصدر السابق، ص222.
- (19) د. رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص118.
- (20) د. عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدناصري، المصدر السابق، ص106.

- (21) ندى عبد الكاظم حسين، الحماية المدنية للبيئة، بحث منشور في مجلة الحقوق، كلية القانون، الجامعة المستنصرية، المجلد 2، العدد 31، 2017، ص-14.22 المادة (12) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984 والتي تنص على انه «لا تسري احكام المادة 13 اذا وجد نص في قانون خاص أو معاهدة دولية نافذة في السودان يتعارض معها
- (22) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص75.
- (23) د. باسم محمد فضلي، د. مصطفى السيد دبوس، المصدر السابق، ص36.
- (24) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص75.
- (25) محمد بواط، المصدر السابق، ص173.
- (26) قانون حماية البيئة الجزائري رقم 10-3 لسنة 2003.
- (27) محمد بواط، المصدر السابق، ص173.
- (28) الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 متاحة على الموقع الالكتروني www.persga.org 30- إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية واحكام القانون الدولي. دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2016، ص183.
- (29) د. إسلام محمد عبد الصمد، المصدر السابق ص186.
- (30) د. اميد صباح، المصدر السابق، ص37.
- (31) د. عبد المجيد الحكيم، د. عبد الباقي البكري، محمد طه، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الاول، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012، ص212..
- (32) الفقيه P.Girod مشار اليه لدى د. باسم محمد فضلي، د. مصطفى السيد دبوس، المصدر السابق، ص29..
- (33) د. إسلام محمد عبد الصمد، المصدر السابق، ص230.
- (34) Article 1247 «Est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs titrés par l'homme de l'environnement»
- (35) د. إسلام محمد عبد الصمد، المصدر السابق، ص230.
- (36) د. محمد جلال حسن الاتروشي، الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي والقانون الواجب التطبيق عليها، بحث منشور في مجلة دراسات قانونية وسياسية، السنة الاولى، العدد الاول، 2013، ص39.
- (37) د. محمد جلال حسن الاتروشي، المصدر السابق، ص41.
- (38) دستور جمهورية مصر لسنة 2013.
- (39) د. باسم محمد فضلي، د. مصطفى السيد دبوس، المصدر السابق، ص20.
- (40) الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر لعام 1982 متاحة على الموقع الالكتروني www.persga.org
- (41) Prof.Peter Stone, The Rome II Regulation On Choice of law intort, Ankara law Review, vol.4, no.2(winter 2007), pp99.
- (42) د. عبد النور احمد، المصدر السابق، ص403.
- (43) د. محمد جلال حسن الاتروشي، المصدر السابق، ص41.
- (44) د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، المصدر السابق ص170.
- (45) Article 1249 “La réparation du préjudice écologique s’effectue par priorité en nature.
- (46) En cas d’impossibilité de droit ou de fait ou d’insuffisance des mesures de réparation, le juge condamne le responsable à verser des dommages et intérêts, affectes à la réparation de l’environnement, au demandeur ou, si celui-ci ne peut prendre les mesures utiles à cette fin, à l’Etat.

(47) L'évaluation du préjudice tient compte, le cas échéant, des mesures de réparation déjà intervenues, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre du titre VI du livre Ier du code de l'environnement»

(48) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 متاحة على الموقع الإلكتروني <https://www.un.org>.

- (49) د. اسلام محمد عبد الصمد، المصدر السابق، ص 243.
- (50) د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، المصدر السابق، ص 222.
- (51) د. صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، المصدر نفسه، ص 230.
- (52) د. عبد النور أحمد، المصدر السابق، ص 407.
- (53) د. عباس العبودي، تنازع القوانين والاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الاحكام الاجنبية، مكتبة السنهوري، بغداد، 2015، ص 192.
- (54) د. عباس العبودي، المصدر السابق، ص 192.
- (55) د. عباس العبودي، المصدر نفسه، ص 192.
- (56) المادة (1/14/11) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984 تنص على انه «يسري بالنسبة للالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام»
- (57) القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 في المادة (21) القانون المدني الاردني لسنة 1976 المادة (22).
- (58) د. فؤاد عبد المنعم رياض. د. سامية راشد، الوسيط في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 409.
- (59) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 75.
- (60) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 75.
- (61) د. حسن الهداوي، د. غالب علي الداودي، القانون الدولي الخاص، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ط 3، 2009، ص 161.
- (62) د. أحمد عبد الكريم سلامة، الأصول في التنازع الدولي للقوانين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 580.
- (63) د. محمد جلال حسن الاتروشي، المصدر السابق، ص 50.
- (64) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 76.
- (65) Prof. Peter Stone, op .cit. p95.
- (66) د. حسين عبدالله عبدالرضا الكلاي، الاتجاهات الحديثة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، 2018، ص 150.
- (67) مجلة القانون الدولي الخاص التونسي رقم 97 لسنة 1998.
- (68) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (69) المادة (24) من القانون المدني المصري والتي تقابلها المادة (25) من القانون المدني الاردني والمادة (13) من قانون المعاملات المدنية السوداني والتي تنص على انه « يتبع في الاحوال التي لم يرد في شأنه نص في المواد السابقة من احوال تنازع القوانين مبادئ القانون الدولي الخاص »
- (70) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 117.
- (71) د. حسين عبدالله عبدالرضا الكلاي، المصدر السابق، ص 150.
- (72) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 123 وما بعدها.
- (73) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 126.
- (74) د. حسين عبدالله عبدالرضا الكلاي، المصدر السابق، ص 152.
- (75) د. اميد صباح عثمان، المصدر السابق، ص 123.
- (76) د. فؤاد عبد المنعم رياض. د. سامية راشد، المصدر السابق، ص 414.
- (77) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982.
- (78) د. حسن الهداوي، د. غالب علي الداودي، المصدر السابق، ص 38.

الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر

جامعة صنعاء- اليمن

د. أمل عبد المعز الحميري

المستخلص:

تشكل جزر البحر الأحمر أهمية خاصة له وللدول المطلة عليه جعلت تلك الأهمية العالم القديم والحديث والمعاصر في صراع مستمر حول ذلك الشريان الحيوي وجزره ومواقعه المتنوعة بين موانئ وارخبيلات وجزر ومضائق.. وقد تنوعت أهمية الجزر تدريجياً بحسب الموقع والأهمية الجغرافية والجيوبوليتيكية فالبحر الأحمر تقدر عدد جزره بنحو 379 جزيره وتزداد أهمية الجزر كل ما اقتربنا من نقاط الاختناق الرئيسية (المضائق) في البحر الأحمر مثل جزيرتي برهموم ولبلة اللتين تقعان داخل مضيق باب المندب جنوباً، وجزر تيران وصنافير وجوبال كلما اتجهنا شمالاً في مضائق تيران. تهدف هذه الدراسة الى توضيح أهمية الجزر في البحر الأحمر وأهميتها الاستراتيجية التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالدول المالكة لهذه الجزر ومدى تأثير الموقع في السياسات الدولية والصراعات الاقليمية بين الدول المتجاورة والمتنافسة على حيازة هذه المواقع وأهمية الحفاظ عليها وعلى أمنها الذي هو في الاساس حفاظاً على الأمن القومي العربي ووثأتي أهمية هذه الدراسة كونها ستسلط الضوء على جزر البحر الأحمر بموقعها الجغرافي وملامحها الجغرافية والدول التي تمتلك جزر إذا تبعد استراتيجي وأهمية تلك الجزر في الأمن القومي العربي، كما ستناقش بعض الجزر التي شهدت تنافس اوصراعاً دولياً أو نزاع حدود بين دول متقاربة وذات جوار. او بحث التفاعلات التاريخية والسياسية والعسكرية والاقتصادية في البحر الأحمر وانعكاسها على جزر هو مضائقه إضافة البوضعالجزر التي تقع في المضائق الجنوبية والشمالية وأهميتها الاستراتيجية والمواقع الملاحية ودورها في حماية أمن المنطقة، ودور المنظومة العربية في التكاتف لصد أي محاولة اجنبية لوضع قواعد عسكرية في أي من هذه الجزر، وذلك باتباع منهج البحث التاريخي الوصفي التحليلي. وقد توصلت الدراسة لعدد من النتائج أهمها : أن القوى العظمى تحاول التدخل في النزاعات الداخلية والحدودية في البلدان التي تتحكم بالممرات الملاحية الدولية وذلك بوضع قواعد وقوات عسكرية تحقق لها اطماعها في السيطرة على الجزر التابعة للدول المتنازعة وعلى المضائق والممرات. كما أن هيمنة الدول العظمى واسرائيل في منطقة البحر الأحمر تعمل على توسيع الفجوة بين الدول العربية وتمزيق النسيج العربي وربطها باتفاقيات ومصالح مشتركة بعيداً عن الدول العربية المجاورة لها لتكون عوناً لها بالمستقبل في فرض هيمنة سياسية واقتصادية كاملة وهو ما سيساهم في زعزعة الأمن القومي العربي بشكل عام.

Abstract:

The islands of the Red Sea are of special importance to him and to the countries bordering it, because this importance has made the ancient, modern and contemporary world in constant struggle over that vital artery and for its islands and its various locations between ports, archipelagos, islands and straits. The variety of the importance of the islands gradually depending on the location, geographical Elchibolitikih and the importance of the Red sea is an estimated number of islands about 379 island and is becoming increasingly important islands closer we get to choke points key (fjords) in the red, such as the islands of Bream and Molelh Sea, which are located within the Strait of Bab el Mandeb in the south, the islands of Tiran and Sanafir and Gopal as head North in the Straits of Tiran. This study aims to clarify the importance of the islands in the Red Sea and their strategic importance, which is closely related to the countries owning these islands, and the extent to which the location has been affected by international policies and regional conflicts between neighboring countries and the importance of maintaining these sites and maintaining the security of tenure and competition. The importance of this study comes as it will shed light on the Red Sea islands with their geographic location and geographic features, and the countries that own islands with a strategic dimension and the importance of those islands in Arab national security. Or a study of the historical, political, military and economic interactions in the Red Sea and its reflection on its islands and its straits, as well as the status of the islands located in the southern and northern straits, their strategic importance and the navigational positions and their role in the Arab system, in the protection of foreign zones, i.e. These islands, by following the method of historical descriptive research. The study reached a number of results, the most important of which are: The great powers try to intervene in the internal and border disputes in the countries that control the international shipping lanes by setting up bases and military forces to achieve their ambitions in controlling the islands belonging to the conflicting countries and the countries in the disputed seas. The hegemony of the superpowers and Israel in the Red Sea region works to widen the gap between the Arab countries and to tear the Arab fabric, linking them to agreements and common interests away from the neighboring Arab countries, in order to be an aid to the entire Arab economy, and it contributes to the disintegration of the entire Arab economy. generally

مقدمه :

تأتي أهمية جزر البحر الأحمر كونها تشكل مواقع استراتيجية لتمنح البحر الأحمر أهمية خاصة جعلت تلك الأهمية العام القديم والحديث والمعاصر في صراع مستمر حول ذلك الشريان الحيوي وجزره ومواقع المتنوعة بين موانئ و أرخبيلات وجزر ومضايق، وتشكل جزر البحر الأحمر مجموعة واسعة وكبيرة كل بحسب أهمية موقعها الجغرافي الجيوسراتيجي وحسب موقعها على الطريق الملاحي والتجاري . وقد تنوعت أهمية الجزر تدريجيا بحسب الموقع والأهمية الجغرافية والجيوليتيكية فالبحر الأحمر تقدر عدد جزره بنحو 379 جزيرة وتزداد أهمية الجزر كلما اقتربنا من نقاط الاختناق الرئيسية (المضايق) في البحر الأحمر مثل جزيرتي بريم وموليلة اللتين تقعان داخل مضيق باب المندب جنوباً، وجزر تيران وصنافير وجوبال كلما اتجهنا شمالا في مضائق تيران .

ونظراً لأهمية هذه الجزر وموقعها فقد شهدت صراع دولي حولها وحول شريط البحر الأحمر بساحليه الشرقي والغربي في فترات تاريخية مختلفة. وقد اولت أدبيات الإغريق والملاحين اليونان والرومان أهمية خاصة بالبحر الأحمر وجزره ؛ ولعل أهم الكتب والخرائط الملاحية التي تناولت مواقع وجزر البحر الأحمر بالتفصيل هو السفر الأشهر الطواف حول البحر الاحمر أو الطواف حول البحر الاريثري وهو كتاب جغرافي ملاحي يوناني مجهول ويعتمد كثيرا على بعض المعلومات والاسماء الواردة فيه لكثير من الجزر وهو ما يثبت بلاشك الأهمية الجغرافية لهذا الموقع الحيوي منذ آلاف السنين . مروراً بالأزمة الوسيطة والحديثة وحتى المعاصرة وهي اشد الفترات حراكا للصراع والتنافس الدولي لشركات الهند الشرقية الاوربية (الهولندية والبرتغالية والبريطانية والفرنسية) وأخيرا الصراع والتنافس الدولي المعاصر بين أمريكا وروسيا وأطماع الكيان الصهيوني وخططه الحديثة القديمة للسيطرة على باب المندب وجزره ؛ ربطا بالاعتبارات العقدية لليهود والتي تدعو إلى السيطرة على مياه الفرات والنيل وما بينهما⁽¹⁾ وفي هذا المبحث سنسلط الضوء على جزر البحر الأحمر كاملة بموقعها الجغرافي وملاحها الجغرافية والدول التي تمتلك جزرا ذات بعد استراتيجي وأهمية تلك الجزر في الأمن القومي العربي ، كما ستناقش بعض الجزر التي شهدت تنافسا وصراعا دوليا أو نزاع حدودي بين دول متقاربة وذات جوار. او بحث التفاعلات التاريخية والسياسية والعسكرية و الاقتصادية في البحر الأحمر وانعكاسها على جزره ومضايقه إضافة الى وضع الجزر التي تقع في المضائق الجنوبية والشمالية وأهميتها الاستراتيجية والمواقع الملاحية ودورها في حماية أمن المنطقة ، ودور المنظومة العربية في التكاتف لصد أي محاولة اجنبية لوضع قواعد عسكرية في أي من هذه الجزر .

ستقوم هذه الدراسة على المنهج التاريخي الوصفي التحليلي والمبني على العديد من الوثائق والكتب وكتب الملاحة والخرائط الملاحية وكتب الجغرافيا والسياسة الدولية والكتب التاريخية والتي تتناول الإبعاد الاستراتيجية والتاريخية للجزر المهمة في البحر الأحمر أما بالنسبة لحدود منطقة الدراسة فهي تشمل الجزر المتناثرة في البحر الأحمر من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال كل بحسب أهميتها وموقعها الاستراتيجي تهدف هذه الدراسة الى توضيح أهمية الجزر في البحر الأحمر وأهميتها الاستراتيجية التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالدول المالكة لهذه الجزر ومدى تأثير الموقع في السياسات الدولية والصراعات الاقليمية بين الدول المتجاورة والمتنافسة على حيازة هذه المواقع وأهمية الحفاظ عليها وعلى أمنها الذي هو في الاساس حفاظا على الأمن القومي العربي .

الملامح الجغرافية للجزر:

تعرف الجزيرة بأنها رقعة من الأرض متكونة طبيعياً ومحاطة بالمياه وتعلو عليه في حالة المد العالي⁽²⁾، أما الأرخبيل، فيعني مجموعة الجزر بما في ذلك أجزاء من المياه الواصلة بينهما والمعالم الطبيعية الأخرى التي تكون وثيقة الترابط فيما بينها، بحيث تشكل هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً⁽³⁾.

وأما الجزر الاستراتيجية التي نحن بصدد عرضها فتعد بقع جغرافية لها نفس السمات الجغرافية للجزيرة ولكنها بقعة صالحة للسكن والاستقرار البشري واستمرار الحياة الاقتصادية كما أن موقعها اهلها لأن تكون ذات أهمية خاصة جذبت القوى المتنافسة في البحر الأحمر وكلمة استراتيجية هي كلمة ذات أصل اغريقي (strategie) وتعني فن الشمول والقيادة وعبرت إلى كلمة السوق وقد اتسعت الدائرة لتشمل النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية ويشار للموقع الاستراتيجي بأنه ذلك الموقع الذي يعطي للدولة أو الموقع التي تتصف به ميزة خاصة من الناحية العسكرية والسياسية والاقتصادية تجاه الدول المنافسة أو الدول المعادية⁽⁴⁾

وتبحث جيواستراتيجية الموقع في الامكانات المتاحة التي يمكن استثمارها في مجال الدفاع والهجوم والسيطرة على طرق المواصلات لعرقلة تحركات العدو، وتختلف مواقع الجزر الاستراتيجية وأهميتها بحسب تغير الظروف المحيطة بها وبالبلد المالك لهذا الامتداد البحري لسيادة الدولة وكذلك تنامي الاهتمام ببعض الجزر من قبل القوى الاقليمية والدولية. ومن الجدير بالذكر أن الموقع الجغرافي من أهم العوامل الطبيعية التي تؤثر في تحديد قوة الدولة وتحديد علاقتها السياسية بالدول المطلة على البحر الأحمر بشقيه الشرقي والغربي تملك جزرا ومواقع ذات اهمية استراتيجية جعلتها تلك المواقع دولا لها تاريخ من الصراع قديماً وحديثاً ..

أولا : الجزر اليمنية:

جزيرة ميون (بريم) :

تعد هذه الجزيرة من أهم وأخطر جزر البحر الأحمر اليمنية على الاطلاق حيث تقسم هذه الجزيرة مضيق باب المندب إلى ممرين أحدهما صغير والآخر دولي وتقع ميون فلكيا عند تقاطع خط طول 43.25 شرقاً ودائرة عرض 13.39 درجه شمالاً، وتبلغ مساحتها (13 كم) وهي صخرية وبركانية وحارة جافة المناخ ، يصل ارتفاع تلالها في الجنوب إلى 65 م ، أما الجزء الشمالي فرملي يتخلله بعض الأيك ويبلغ اعلى ارتفاع لها نحو 245م وقد ذكرها صاحب الطواف بإسم (ديودورس)⁽⁵⁾ نظرا لموقعها الحساس على طرق الملاحه الدولية في نقطة اختناق المضيق، وقد تعرضت للاحتلال في فترات متفاوتة في التاريخ الحديث ابتداءً بالبرتغاليين في عام 1513م⁽⁶⁾ وعلى ايدي القوى المتنافسة البريطانية والفرنسية عام 1799م وتركوها وعادوا اليها مجددا عام 1857م. بعد أن وجدت القوات الفرنسية تحوم حولها وظلت مستعمرة لها حتى انسحبت منها في 27 يوليو 1967م بعد استقلال عدن كونها كانت تتبع مستعمرة عدن⁽⁷⁾. وفي العام 1915م، استولت بريطانيا مجددا عليها وازافت لها كمران وحنيش وجزر ابو علي وجزر الطير والزبير⁽⁸⁾

إن الخصائص الجغرافية والاستراتيجية التي تتميز بها جزيرة ميون (بريم) جعلتها محل جذب القوى البحرية العالمية المعاصرة ايضا فقد اتجهت استراتيجية القوة الامريكية بعد الحرب العالمية الثانية وحددت اهدافها بالتالي: ملئ الفراغ الذي احدثته بريطانيا بعد انسحابها من المنطقة ، ضمان عدم سيطرة الاتحاد السوفيتي أو أي قوة أخرى معادية على باب المندب ، ضمان امن اسرائيل وتوسعها في المنطقة ⁽⁹⁾، وتجدر الإشارة إلى ان الاتحاد السوفيتي كانت له مطامع ايضا في ستينات القرن الماضي وكان هدفها الوصول الى المياه الدافئة في البحر الأحمر مستفيدة من جزيرة ميون (بريم) لتحويلها الى قاعدة عسكرية ليصبح بذلك الاتحاد السوفيتي متحكما بأهم منطقة ملاحية استراتيجية في العالم⁽¹⁰⁾

جزيرة كمران:

تقع على بعد 200 ميل شمال مضيق باب المندب وعلى بعد 3 ميل من الساحل الشمالي لليمن ، وعلى خط طول 36.42 شرقا وخط وعرض 15.20 شمالاً، وفي مواجهة ميناء الصليف ويبلغ اقصى طول لها من الشمال إلى الجنوب 22.5 واقصى عرض 10 كيلو مترات وقدر مساحتها الاجمالية بـ 80 ميلا مربعا. ويفصل بينها وبين ساحل الحديدة خليج كمران الذي يقع بين ساحل المنيرة، والجانب الشرقي من كمران. والقسم الجنوبي من خليج كمران ينقسم إلى ذراعين بفعل لسان صخري يمتد داخل مياه الخليج بطول 42 متراً ويسمى لسان محاسن، وتسمى نهايته الجنوبية رأس خرفا. وتبعد الجزيرة 200 ميل شمال مضيق باب المندب وتقدر مساحتها الإجمالية بـ 80 ميلاً مربعاً

أما سطح الجزيرة فهو رملي منخفض فيما عدا الطرف الجنوبي، حيث يوجد جبل يمن ومنسوبه فوق مستوى سطح البحر يقدر بـ 24 متراً، أما القسم الشمالي من الجزيرة فينخفض حتى يبدو كشبه جزيرة منخفضة تملؤها المستنقعات⁽¹¹⁾ ويتخلل سواحل الجزيرة الشرقية خليج كبير يقع بين رأس دوجلاس شمالاً ورأس التويس جنوباً، وتقع مدينة كمران على الميناء، وفي منتصف الطريق من الشاطئ الشرقي، وإلى الشمال الغربي، والجنوبي تقع قريتا صيد السمك، مكرم ويمن ويوجد إلى شمال المدينة مدرج للطائرات بناء البريطانيون، والميناء صالح لرسو السفن، كما تنقسم الجزيرة إلى ثلاث قرى رئيسية وهي: قرية مكرم، وقرية يمن، وقرية فُرع ويسود الجزيرة مناخ حار، كما أن كمية الأمطار السنوية الساقطة على الجزيرة تقدر بـ 103 ملميمترات في أشهر الصيف وفي الشتاء تصل إلى 70 ملم⁽¹²⁾ وبالنسبة لمصادر المياه، فيعتمد أهاليها على مياه الآبار بعد هطول الأمطار حيث يوجد في الجزيرة أكثر من مائتي بئر، ويوجد في الجزيرة نباتات وحيوانات متنوعة ونادرة، وتزرع الجزيرة الدخن، والذرة الشامية، والبقول كالبطاطا والطماطم، والباميا والفاصوليا، وغيرها من الخضروات. علاوة على أن زراعة وتصدير القطن شهدت تطوراً ملحوظاً بين عامي 1936-1937 وإضافة إلى صيد السمك، يقوم سكان جزيرة كمران بصيد اللؤلؤ⁽¹³⁾. وكانت أهم صادرات كمران اللؤلؤ والصدف البحري وزعانف وجلود سمك القرش، والجير المرجاني وسماد الطيور، والبوتاس، علاوة على تصديرها للمواد القادمة من ميناء عدن كالبن والكبروسين، والسكر، والأقمشة، والبتترول، وغيرها⁽¹⁴⁾ وتشتمل الجزيرة على العديد من المواقع الأثرية ، وقبور الأولية ، ويوجد في الجزيرة ثلاثة عشر مسجداً وغيرها من المباني الحكومية والتي ظلت قائمة من عهد العثمانيين والحكومة البريطانية، كما دلت تقارير الحكومة البريطانية إلى وجود العديد من اللقى الأثرية، (شقين لبقايا تابوت) رجح العلماء الذين رأوها أنها لمعبدين

فارسيين وأن البناء موجود منذ مايقارب 1500 عام ويمثل قربها من الساحل اليمني، أهمية استراتيجية من ناحية السياسة الدولية التي كانت تدور في البحر الأحمر، فكان احتلالها من قبل أي قوة يمثل خطراً على سيادة اليمن على هذه الجزيرة، بالإضافة إلى أهمية موقعها الاستراتيجي، وتمتعها بجمال خلاب في طبيعتها، فهي تبعد عن خطوط سير الملاحة الطولية الرئيسية بمسافة أربعين ميلاً بحرياً، كما تمتع موقعها بأهمية استراتيجية كبيرة منذ القدم، نظراً لقربها من باب المندب ومن الممرات الملاحية في جنوب البحر الأحمر، وقد أدى قربها من الساحل اليمني وميناء الصليف إلى تعرضها لغزو ملك اكسوم (الحبشة)، عام 525م، كما احتلها توران شاه عام 1228م، أما البرتغاليون فقد اتلوها لفترة لم تدم شهرين عام 1505م، بعد أن أرسلوا جواسيسهم لمعرفة الأماكن الاستراتيجية في البحر الأحمر تمهيداً للزحف نحو الأماكن الإسلامية المقدسة مكة والمدينة وأسسوا بها قلعة وبعض المواقع العسكرية⁽¹⁵⁾

كان لهذا الموقع في البحر الأحمر أهمية عظيمة نظراً لوقوع هذا البحر عند ملتقى القارات الثلاث أوروبا وآسيا وأفريقيا، ويشكل حلقة وصل بين بلدان الشرق، والغرب، وممرًا آمناً للملاحة والتجارة الدولية. كما استمدت أهميتها الاستراتيجية كونها تمثل نقاطاً برية في محيط هذا البحر، وبقدر ما تكون مشرفة على خطوط الملاحة الدولية وعلاوة على تلك الأهمية السياسية فإن لها أهمية عسكرية بالنسبة لليمن، حيث تمثل حزاماً آمناً لميناء الصليف، كما تؤمن دخول، وخروج السفن⁽¹⁶⁾.

جزيرة سقطرى:

من أهم الجزر اليمنية وأكبرها إلى الجنوب من باب المندب، وتعد من أهم الجزر التي دار حولها صراع وتنافس دولي قديماً وحديثاً و تقع جزيرة سقطرى فلكياً بين دائرتي عرض 12، 8، 12 شمالاً وبين خطي طول 54، 44، 53، 19 شرقاً تقريباً، وتتأثر بالظروف شبه الاستوائية المدارية، وتقع إلى الشرق من رأس جارد فويا لأفريقي بمسافة 130 ميلاً وعلى الطرف الجنوبي لخليج عدن كما تبعد عن رأس فرتك - أقر بنقطة من الساحل اليمني الجنوبي المطل على خليج عدن وبحر العرب حوالي 237 ميلاً. كما تبعد عن مدينة المكلا حوالي 300 ميل وعن مدينة عدن 553 ميلاً ويبلغ طولها 75 ميلاً، وعرضها من الشمال إلى الجنوب حوالي 22 ميلاً، تبلغ مساحتها حوالي 3650 كم². وتنبع أهميتها الاستراتيجية من كونها تسيطر بموقعها الجيوسراتيجي (الجغرافي - الإستراتيجي) على أعظم طريق ملاحي لنقل النفط من مناطق إنتاجه في الخليج العربي إلى أوروبا وأمريكا، عبر البحر الأحمر وقناة السويس، والبحر المتوسط، علاوة على أن موقعها شكل عتبة للدخول إلى جنوب الجزيرة العربية وبلاد اليمن والبر الأفريقي من خلال القرن الإفريقي⁽¹⁸⁾.

وتمتلك سقطرى تنوعاً بيئياً وحيوياً فريداً، علاوة على تحدث سكانها بلغة خاصة تعرف باللغة أو اللهجة السقطرية وتعد أحد المعالم الحضارية الباقية في الجزيرة إلى الآن، وبالنسبة للسكان فيقسمهم علماء الأنثروبولوجيا حسب الدراسات التي بين أيدينا إلى ثلاثة أنواع، السقطريون الأصليون المعروفون بالبدو، العرب النازحون إليها من شرق حضرموت وأفريقيا الشرقية، والأفريقيون⁽¹⁹⁾، وتجدر الإشارة إلى أن السقطريين الأصليين يفخرون بأنهم من نسل حمير، وعرب جنوب الجزيرة العربية، وقد عزز ذلك الفخر وجود بعض نقوش الوعل، وتشابه طرق الدفن في الجزيرة، وعند عرب الجنوب، علاوة على ذلك فإن الرحالة والعالم ثيودور بينت عند ما زار الجزيرة عام 1897م قال إنه وجد نقشاً من العصر الحميري الأخير، وأن كثيراً

من علامات التملك التي يضعونها على الجمال لها رموز وخطوط المسند⁽²⁰⁾، يمارس السقطريون الزراعة، والرعي، والصناعات الحرفية واليدوية، وصيد الأسماك. وينقسم سكان الجزيرة من حيث التمرکز إلى سهليين وجبليين، ويمارس الجبليون الرعي والزراعة بصيد الأسماك والأصداق، كما تتميز الجزيرة بتنوع بيئي وحيوي فريد منذ القدم، فقد اشتهرت سقطرى قديماً بإنتاجها أحد أهم السلع المقدسة كاللبان والبخور، وقد أكد ديودور سالصقلي على أهمية اللبان في تلك الفترة وأن الجزيرة تنتج من اللبان ما يكفي العالم. علاوة على امتلاكه الشجرة دم الأخوين⁽²¹⁾، الشجرة الأكثر شهرة والتي يندر أن توجد في أي مكان في العالم ونظراً لتلك الأهمية فقد سعت الدول الأوروبية إلى امتلاك قواعد في تلك الجزر، وأهمها بريطانيا العظمى خلال القرن التاسع عشر والعشرين⁽¹⁾

جزر أرخبيل حنيش :

يقع هذا الأرخبيل إلى الشمال من باب المندب على بعد 71 ميلاً بحرياً وبلي جزيرة ميون بريم من حيث الأهمية الاستراتيجية وأكبر جزره حنيش الكبرى وزفر وحنيش الصغرى .
تقع حنيش الكبرى على خط طول 42.45 شرقاً ، وخط عرض 13.44 شمالاً ، مساحتها (66) كيلو متر مربع ويبلغ طولها عشرة أميال (16) كم من الشمال إلى الجنوب ، وأكبر عرض لها لا يتجاوز الثلاثة أميال ، ويبعد الطرف الشمالي الشرقي من الجزيرة بحوالي (28) ميلاً بحرياً فيما يبعد الطرف الجنوبي الغربي منها عن الساحل الإريتري بحوالي (32) ميلاً بحرياً.

وهي جزيرة صخرية تمتد بها سلسلة جبلية على معظم طولها ، ويبلغ أعلى ارتفاع فيها 1335 قدماً عن مستوى سطح البحر ، وتوجد فيها بعض أشجار النخيل ومن طرفها الجنوبي يمكن استخدامها لمراقبة الحركة الملاحية للسفن ، والمنطقة غنية بالأسماك وتكثر فيها الأسماك الملونة ، ويتردد الصيادون اليمينيون على جزيرة حنيش في مواسم صيد السمك ويوجد بها ضريح الولي ابن عجلان وهو أحد الصالحين في مدينة بيت الفقيه إحدى مدن تهامة اليمينية⁽²²⁾ .

حنيش الصغرى :

وتقع على بعد 10 أميال شمالاً من الطرف الشمالي الشرقي لجزيرة حنيش الكبرى ، وهي جزيرة جبلية صخرية بركانية لاتزيد مساحتها عن 15 كيلو متراً مربعاً ، ويبلغ أقصى ارتفاع لها عن سطح البحر 627 قدماً وتبعد عن الساحل اليمني بحوالي 25 ميلاً بحرياً بينما تبعد عن الساحل الإريتري بحوالي (47) ميلاً بحرياً⁽²³⁾ .

جزيرة زقر :

وتقع على خط عرض 14 شمالاً وخط طول 42.45 شرقاً وتبعد عن الساحل اليمني بحوالي 18 ميلاً بحرياً كما أنها تبعد عن الساحل الإريتري 62 ميلاً بحرياً وتبلغ مساحتها حوالي 130 كم² وتتميز بأجزاء كثيرة ساحلية منبسطة ويبلغ أقصى ارتفاع لقمم الجزيرة حوالي 2147 قدماً فوق سطح البحر وهذا الارتفاع يعطيها ميزة امكانية المراقبة ورصد الأنشطة البحرية التي تجري في المحيطة بها . ويعلل البعض اسم (زقر) بم تعنيه في لهجة ساحل تهامة اليمني (السلاحف) لكثرتها في الجزيرة⁽²⁴⁾ وتتميز هذه الجزيرة بوجود مرسى بحري واسع يسمح باستخدام الوحدات البحرية والسفن بأنواعها ، ويمكن ربط هذه الجزيرة بميناء الحديدة

للتأمين . وتبرز أهميتها الاستراتيجية في إشرافها على الممر الملاحي الذي يمر بينها وبين جزيرة أبو عيل وبها حماية عسكرية يمنية ومهبط طائرات وفنار تديره الموانئ اليمنية خدمة للملاحة الدولية⁽²⁵⁾، كما يوجد في الجزيرة الكثير من السكان اليمنيين ، وتعد موطناً قدم للصيادين القادمين من الساحل اليمني . وقد ظلت هذه الجزيرة بعيدة عن الصراع والتنافس الدولي ولم تقع تحت الاحتلال حتى تاريخ يونيو 1915م حين قامت بريطانيا بإزالة قوات عليها بذرائع شتى منها منع إيطاليا من احتلالها ولكنها سرعان ما غادرتها بسبب سوء المناخ⁽²⁶⁾

جزر الزبير :

تتكون هذه المجموعة من ثمان جزر بركانية في منطقة واحدة وتقع على خط 15/3 شمالاً وخط طول 42 / 11 شرقاً و تبعد مسافة (37ميلاً بحرياً) عن الحديده 37 ميلاً بحرياً وتبعد عن الساحل الاريتري بحوالي 90 ميلاً بحرياً ، متراً. وهي تعمل فيها الفنارات البحرية كما أن بها جزيرة بلغة رجال البحر عبارة عن (سنترال بيك) تقع شمال غرب الجزيرة اضافة الى جزر (حابسوك ودوجد وتابلي بك وسدلي والجزيرة المنخفضة ثم جزيرتي سبأ والمتصلة⁽²⁷⁾ وتبرز أهميتها في إشرافها على خطوط الملاحة من تلك المنطقة ويمكن تحقيق مراقبة من هذه الجزيرة لكل التحركات البحرية وارتفاع أكبر جزرها يبلغ (224) وهي صالحة للإعاشة وبها مرسى للسفن الصغيرة والتي يمكن من خلالها إيصال الإمداد والتأمين وبها أرض منبسطة صالحة لإقامة الصيادين⁽²⁸⁾.

جزر ابي علي واي عيل اليمنية :

وتقع على بعد ثلاثة أميال الى الشمال الشرقي من جزيرة زفر وتبعد عن الساحل اليمني حوالي (15) ميلاً بحرياً ، تضاريسها بركانية وتبلغ أعلى قمة فيها (387) قدماً فوق مستوى سطح البحر وتعد جزيرة أبو علي من اهم الجزر على الطريق الملاحي وعليها فاناران كانت تديرهما بريطانيا نيابة عن بعض الدول البحرية عام 1962 ولكنها عادت للسيادة اليمنية عام 1989م .

جزر مواجهة لميناء ميدي :

جزيرة بكلان وهي أهلة بالسكان ، جزيرة الفشت وجزيرة سانا جزر (الدامغ وزمهر ، وعرضين وميرين، وسحر وذو حراب وجزر الدويمة ، ورامين ، والعاشق الكبير والعاشق الصغير، والطواق ، وزريب وزرت وذو ظفر ، ورأس الخشيب ، والمنعس الصغير والكبير، وريع وجمي ، والحريم ، وبعور ورأس البروتوكاله ، وابو قهر والبيضاء وينج والمغلوق⁽²⁹⁾.

ثانياً : جزر اريتريا:

قدما اطلق على اريتريا زيلع وتبلغ مساحتها 120000 كم2 ولها ساحل بحر احمرى طويل يمتد حوالي 1200 كم ، ما جعل من موقعها هذا اهمية استراتيجية خاصة ومن اهم جزرها :

أرخبيل دهلك:

هو عبارة عن مجموعة من الجزر المتفاوتة المساحة يزيد عددها عن المائة جزيرة وتقع على شط ضحل في مواجهة الساحل الاثيوبي يعرف بشط دهلك ويظهر هذا الشط أو لما يظهر عن خط عرض 17.15 درجة شمالاً و لمسافة تربو على 360 كم2. ويتميز الأرخبيل بأن أرضه صالحة للزراعة والسكن ويقطن جزر دهلك أكثر من 15 الف نسمة من اصل يمني وسوداني. ويفصل بين شط دهلك والساحل الأفريقي المقابل قناة ملاحية عميقة يتراوح عمقها بين 30، 60 متراً دون سطح البحر، وتكاد تخلو من العقبات والعوائق وتعرف بقناة مصوع وتنقسم إلى قسمين قناة مصوع الشمالية وقناة مصوع الجنوبية وتتصل كلتاها بالممر الملاحي الرئيسي الذي يتوسط مياه البحر الأحمر وهو ما جعل جزر دهلك تتمتع بأهمية استراتيجية وذلك لإشرافها على الممر الملاحي، وتنطلق أهمية هذا الأرخبيل لاستراتيجي أو اقتصادياً، من قربها من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتوافر مع طيات طبيعية تتيح توظيفه الخدمة الاهداف الاستراتيجية من توافر للمراسي الطبيعية،

الصلاحيات لأراضيها لإقامة المطارات العسكرية إلى وافر مواردها المائية وهذه العوامل مجتمعة أدت إلى سعي إسرائيل بدعم من الولايات المتحدة وبتواطؤ مع الحكومة الإثيوبية إلى تأكيد وجودها في بعض الجزر بإقامة الرادارات وأجهزة الرصد العسكري وبعض القواعد البحرية⁽³⁰⁾

ثالثاً: جزر الساحل الإثيوبي:

جزيرة مصوع :

جزيرة مجاورة للساحل الإثيوبي عند تقابل خط عرض 35.37 شمالاً وخط طول 39.29 شرقاً . وهي تمثل جزء من مدينة مصوع الميناء الرئيسي ، وجزيرة مصوع ذات مناخ صحي عدا شهري إبريل ومايو فتنتشر بها الأمراض . وفي الجزيرة مقر الأكاديمية البحرية الإثيوبية وبها قاعدة بحرية سوفيتية ومطار⁽³¹⁾ .

جزيرة فاطمة :

تقع هذه الجزيرة في مدخل خليج عصب عند تقابل خط 13.1 شمالاً وخط طول 42.51 شرقاً وتبعد 10 كيلو مترات عن الساحل بينما تبعد 60 كم شمال غرب جزيرة بريم في باب المندب ومساحتها 8 كم² . وجزيرة فاطمة ذات أهمية استراتيجية كبيرة ، ذلك لقربها الشديد من الممر الملاحي في جنوب البحر الأحمر ، وهي صالحة للاستخدام كميناء عسكري ، وقد تمكنت إسرائيل من استخدامها كقاعدة جوية ومازالت موضع اهتمام إسرائيلي كبير⁽³²⁾ .

جزيرة حالب:

تقع هذه الجزيرة إلى الجنوب من جزيرة فاطمة بمسافة خمسة كيلومترات وهي أكبر جزر خليج عصب ، وتقع عند تقابل خط عرض 12.75 شمالاً وخط طول 42.56 شرقاً ، كما تبعد عن الساحل عند " رأس دهانابا " بمسافة كيلو متر واحد وتبلغ مساحتها 22 كم² وهي منخفضة السطح تكسوها أشجار كثيفة ، وتتمتع جزيرة حالب بأهمية استراتيجية كبرى وقد انشئت بها قواعد بحرية إسرائيلية عام 1971م ويستخدم مرسى حالب على ساحل الجزيرة كميناء عسكري ، وقد وضعت على الجزيرة علامات إرشادية ملاحية كما هو الحال في جزيرة فاطمة⁽³³⁾ (جزر البحر الأحمر، ص702)

جزيرة دوميرا :

تقع هذه الجزيرة إلى الشمال مباشرة من الحدود بين إثيوبيا وجيبوتي عند تقابل خط عرض 12.43 شمالاً وخط طول 43.10 شرقاً ، وهي تبعد بمسافة 24 كيلومتر شمال غرب باب المندب والجزيرة مرتفعة السطح ويصل منسوبها إلى 80 متر فوق مستوى سطح البحر . وهي أقصى الجزر الإثيوبية جنوباً في البحر الأحمر وتعود أهميتها الاستراتيجية لإشرافها على الممرات الملاحية في شمال باب المندب . كما أنها تشكل تهديداً مباشراً لجزيرة بريم وللملاحة في باب المندب (جزر البحر الأحمر، ص702)

جزر سيبا :

مجموعة جزرية تتكون من ست جزر بركانية صغيرة المساحة تحيط بها الصخور وتأخذ اتجاهها مستعرضاً . وتطل من الجنوب على الممر الملاحي الغربي (الرئيسي) في باب المندب وهي تقع عند تقابل خط عرض 12.29 شمالاً مع خطي طول 43.20، 43.30 شرقاً ، وهي تمثل البداية الجنوبية الغربية للبحر الأحمر - بمسافة 12.8 كم ورغم صغر مساحات هذه الجزر إلا أن انتشارها على مسطح مائي كبير وبشكل اعتراضي جنوب باب المندب، يضاعف من أهميتها كموقع متحكم يشرف مباشرة على المسارات الملاحية عبر مضيق باب المندب .

جزر موشي :

مجموعة من الجزر الصغيرة التي تقع في مدخل خليج تاجوره الذي يتعمق في الساحل المطل على الخليج العرب وتتجه إليه السفن انتظارا لمروها في باب المندب . ولذا فقد أطلق عليه صالة الانتظار لدخول المضيق وتقع هذه الجزر ما بين مينائي "ابوك" شمالاً و"جيبوتي" جنوباً وعند تقابل خط عرض 11.43 شمالاً وخط طول 43.19 شرقاً ، كما تبعد 88 كم جنوب غرب جزيرة بريم "ميون" وأهم هذه الجزر (جزيرة موشي

أكبرها، الجزيرة الوسطى ، جزيرة مسكالي)

رابعاً: جزر المملكة العربية السعودية:

نظراً للمساحة الكبيرة للمملكة العربية السعودية وطول ساحلها الذي يبلغ 2400 كم فقد أدى طول الساحل إلى اتساع الجرف القاري قرب السواحل السعودية ، وتوافر الظروف المناخية التي ساعدت على نمو وتكاثر المرجان وادت إلى كثرة الجزر وانتشارها على طول الساحل السعودي و أهم هذه الجزر من الشمال إلى الجنوب :

شمالاً تيران وصنافير ، و ام علي، وشوشه ، وام الحصاني و سنداله والثغباء ، الفرشه برقان ، ام القصور ، جزر حميضة تقع في خليج العقبة عند تقابل خط عرض 19.13 شمالاً وخط طول 34.54 شرقاً وتبعد تسعين كيلومتر جنوب غرب ميناء العقبة .

- في منتصف النصف الشمالي من الساحل السعودي المنطقة المحصورة بين الوجه شمالاً واملج جنوباً: جزر ريخه وغوار وام رومه ، قمعان ، شيباه وسويحل، وجبل حسان.
- منتصف النصف الجنوبي بين مدينة الليث ومدينة القنفذه جنوباً: جزر جبل الليث، جزر ثراء، دوقه، الطويلة ، القمارى، جبل الصابيا⁽³⁴⁾.
- في اقصى الطرف الجنوبي من الساحل السعودي غرب مدينة جازان جزر ارخبيل فرسان، بين خطي عرض 20.2 ، 15.20 شمالاً وتبلغ مساحة هذه الجزيرة 380 كم⁽³⁵⁾ إلى كنانة وتغلب، واشتهروا بعملهم وسطاء للتجارة بين شبه الجزيرة العربية واثيوبيا⁽³⁶⁾.

خامساً: جزر السودان:

يعد السودان من الدول العربية المهمة التي تشكل جزره أهمية استراتيجية ، وللسودان ساحل على البحر الأحمر يبلغ طوله 720 كم2 مقابل الساحل السعودي في جهته الغربية (خالد عياد ، الاهمية ، ص31)، ومن أهم الجزر السودانية :

- جزيرة الريح : يبلغ طولها 6 كم واكثر عرض 4 كم
 - جزيرة خور نورات: وهي عبارة عن خليج في شكل حدوة حصان تتوسطه جزيرة ابو العباس وهذه الجزيرة تحتوي على تنوع بيئي وحيوي
 - جزر ثلاثلا
 - جزر بار موسى وسيل عدا
- وتعد هذه الجزر من الجزر البعيدة عن الساحل والمعرضة أكثر من غيرها للإحتلال والاستغلال الغير مشروع لدول اخرى كنقاط مراقبة للممر الملاحي الدولي، وكذلك لمراقبة السفن والغواصات وغير ذلك متحسسات ومتصنعات فيها أو في المياه الضحلة حولها ، كما يمكن أن تستخدم في عدائيات ضد الدولة كنقاط ارتكاز وان تستخدم من قبل الارهاب الدولي لتصيد ناقلات النفط ولعرقلة المواصلات البحرية خلال الازمات ، كما أن مثل هذه الجزر يمكن أن تستخدم في أعمال القرصنة البحرية ، لذا من الخطورة أن تبقى هذه الجزر معزولة ومهملة وخارج التغطية الأمنية المستمرة⁽³⁷⁾ .

أرخبيل سواكن:

يتكون هذا الارخبيل من عدد من الجزر منها جزيرة سواكن القديمة شهدت هذه الجزيرة على ارضها حضارات متتالية ولها أهمية استراتيجية تتالت بتوالي التاريخ ومساحتها 20 كم2 .

سادساً: جزر جمهورية مصر العربية :

- تمتلك جمهورية مصر العربية عددا من الجزر ذات القيمة الاستراتيجية في شمال البحر الأحمر حيث يبلغ امتداد سواحلها على البحر الأحمر حوالي 1941 كم وأهم جزرها⁽³⁸⁾ . ومن اهم الجزر المصرية:
- الجفتون الصغير والكبير أمام ساحل الغردقة ، جزيرة ابو منقار
 - جزيرة الفنابير
 - جزر الاخوين بين سفاجا والقصر

- جزيرة شدوان
- جزيرة ابو طويله
- جزيرتي تيران و صنافير، كانت بحوزة مصر حتى العام 2017م ، بعد النزاع بين الدولتين آلت للسعودية بموجب اتفاقية بين الدولتين .

المضايق والخلجان:

تعد المضايق البحرية ذات أهمية للعالم وللدول الواقعة عليها، كما أن للمضايق أدوار اقتصادية وتعد وسيلة من وسائل الاتصال بين الشعوب والأمم كما تعمل على تقصير المسافات بين الدول وأهم مضايق البحر الأحمر:

- مضيق باب المندب⁽³⁹⁾، يقع باب المندب في الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية من شرق افريقيا ويربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي وتشطر جزيرة ميون(بريم) هذا المضيق إلى قناتين احدهما وهي الصغرى وتسمى اسكندر وتقع بين الساحل الغربي(ساحل اليمن) والقناة الاخرى ممر ميون وتقع بين الجزيرة والساحل العربي الافريقي ويبلغ طول المضيق نحو (50) ميلاً وعرضه (19.5) ميلاً بما فيه جزيرة بريم ويمتد إلى المياه الاقليمية للجمهورية اليمنية من الجانب الشرقي وجيبوتي واريتريا من الجانب الغربي.⁽⁴⁰⁾ وقاع مضيق باب المندب غير منتظم وتتخلله اخاديد قديمة وثانوية ويشكل ارتفاعا يفصل بين مياه خليج عدن والبحر الأحمر، ولمضيق باب المندب ادوار تاريخية واستراتيجية رسمتها الصراعات الدولية القديمة والحديثة حولة ومحاولة وضع قواعد عسكرية فيه وما يؤكد لأهمية مضيق باب المندب الدور الذي لعبه في الروابط والصلات القوية الموعلة في القدم بين منطقة القرن الافريقي والركن الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية كما يقع في المياه الاقليمية لدولتين عربيتين هما الجمهورية اليمنية من الشرق وجيبوتي من الغرب⁽⁴¹⁾.

خليج العقبة :

هو استمرار لصعد البحر الأحمر ويشكل ذراعه الشمالي الشرقي ، ويقع بين خطي عرض 29.28 تقريباً، الى الشمال ويبلغ طوله حوالي 110 أميال ، وعرضه بين 8-17 ميلاً ويضيق ليلبلغ 8 اميال فقط عند مدخل الخليج ، وتقع مضايق تيران عند مدخل خليج العقبة وتقسما جزر تيران و صنافير إلى 3 ممرات فعليه من بينها ممر واحد صالح للملاحة وهو الواصل بين سيناء وتيران ويحيط بخليج العقبة كل من: السعودية بمسافة 94 ميل ، والاردن ب 5 أميال ، واسرائيل بخط ساحلي 7 اميال ومصر بخط 125 ميل⁽⁴²⁾ .

خليج وقناة السويس:

هو الذراع الشمالية الغربية للبحر الأحمر وهو منخفض يمتد بين خطي عرض 29.27 إلى الشمال ويبلغ طوله 200 ميل وعرضه 20 ميلاً في المتوسط ويضيق عند مدخله إلى حوالي 18 ميلاً ومن ناحية العمق يبلغ الخليج في المتوسط ما بين 20 إلى 30 قدم ، وعند مدخله يقع مضيق جوبال والذي يشمل عدد من الجزر أهمها قمر وشدون وجوبال ، وتتصل قناة السويس التي افتتحت عام 1869 بخليج السويس ، وهي تمثل عنق الزجاجة ، ويتراوح عرضها بين 500-700 قدم ولا يزيد عمقها عن 38 قدم⁽⁴³⁾ . وتعد قناة السويس بوابة رئيسية للتجارة العالمية من آسيا إلى أوروبا من خلال مرورها بالبحر الأحمر ، وتعد قناة السويس ممر صناعي تفصل قارة آسيا عن افريقيا ومن اقصر طرق العبور من أوروبا إلى البلدان الواقعة حول المحيط الهندي ، وكانت قناة السويس أحد اهم المواقع الاستراتيجية التي شهدت صراعا دولي حولها منذ افتتاحها في منتصف القرن التاسع عشر⁽⁴⁴⁾.

الاستراتيجية الدولية في جزر البحر الأحمر:

الاستراتيجية البريطانية:

وضعت بريطانيا البحر الأحمر نصب أعينها منذ أصبحت امبراطورية تملك الاساطيل والمستعمرات في الشرق والغرب وكي تحافظ على امبراطوريتها وطريقها التجاري الملاحي الدولي نحو مستعمراتها في الشرق وفي الهند كان عليها أن تسعى جاهدة للسيطرة على مواقع مهمة في حوض البحر الأحمر وخليج عدن ، فعملت أولاً على السيطرة على جزيرة سقطرى اليمنية عام 1835م، ومن ثم أمتدت سيطرتها إلى عدن واستطاعت بسيطرتها على عدن عام 1839م أن تبسط سيطرتها على أهم مضائق وجزر البحر الأحمر ، مع العلم أنها حاولت قبل احتلال عدن وسقطرى أن تحتل جزيرة ميون (بريم) عام 1799م رداً على اعمال الفرنسيين في مصر وحملتهم عام 1798 م، واتخذت منها مقراً لتزويد السفن البخارية بالفحم ، وبالمقابل حاولت فرنسا في عام 1802م شراء قطعة ارض في منطقة الشيخ سعيد⁽⁴⁵⁾ رداً على تواجد البريطانيين في مضيق باب المندب، ولما يأسست فرنسا من ايجاد محطة لها في جزر البحر الأحمر الشرقية ومضيق باب المندب توجهت الى الجانب الغربي من البحر الأحمر واستولت على مواقع ميناء ابوك في 11 مارس 1869م وبدأت ففي اتخاذ نقطة ارتكاز عند باب المندب⁽⁴⁶⁾ . ومنذ ذلك الوقت وتلك المنطقة أو بالأصح حوض البحر الأحمر وجزره ، يشهد صراع مريراً وتنافساً شديداً من قبل جميع القوى العظمى والناشئة كبريطانيا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وروسيا وأمريكا والكيان الصهيوني واخير الصين ، وكانت كل دولة تسعى لإيجاد موطنٍ قدم لها في جزر البحر الأحمر سواء عن طريق العلاقات ومعااهدات الصداقة أو بالقوة عن طريق الاحتلال ووضع قواعد عسكرية في المضائق والجزر ، أو اللجوء الى سياسة فرق تسد التي اتخذتها ووجدت فيها مرادها فأصبحت الدول المتجاورة تتصارع وتتنازع حول الجزر والمواقع ذات الاهمية الاستراتيجية لتحصل عليها بريطانيا وحلفاؤها بصورة غير مباشرة وبطرق سياسية ملتوية و تحول البحر الأحمر إلى ممر لغير صالح سكانه⁽⁴⁷⁾. وبعد أن ثبتت بريطانيا قواعدها في مستعمرة عدن وجعلت من جزيرة سقطرى محمية بريطانية، اقترحت في النصف الاول من القرن العشرين بأن تتخذ من جزيرة سقطرى مستوطنة لليهود المهجرين من دول العالم ، وكشفت وثائق بريطانية سرية كتبها السير جون شكبرغ المسؤول في وزارة المستعمرات في لندن إلى حاكم عدن السير برنارد رايلي، وفيها اقتراح حول إمكانية توطين اليهود المهجرين جزيرة سقطرى، وكانت أوضاع ألف عائلة يهودية (حوالي خمسة آلاف شخص) تثير القلق لدى البريطانيين⁽⁴⁸⁾، ولما كانت جزيرة سقطرى محمية بريطانية وواقعة تحت الحكم البريطاني فقد اقترحت إدارة المستعمرات أن تكون تلك الجزيرة بـمميزاتها المختلفة مستوطنة لليهود. **وقد اعتقد جون شكبرغ أن سلطان قشن، وسقطرى** سوف يوافق على توطين اليهود في الجزيرة في حال زيادة علاوته وإيراداته، نتيجة لزيادة السكان. وربما غاب عن بال المسؤولين في وزارة المستعمرات المقاومة الدائمة التي ظل يبديها أهالي جزيرة سقطرى تجاه أي محتل للجزيرة كونها أرضهم التي ورثوها عن أجدادهم، ومهما كان حجم الإغراءات، وهو ما ذكرته تقارير الإنجليز المتعددة من قبل احتلالهم لها عام 1834م/1250هـ فمبالك إذا كان هذا المستوطن من اليهود العدو للدود والتقليدي للمسلمين.⁽⁴⁹⁾

كما أوصى شكبرغ في تقريره أنه لا يجب الاعتماد على مسوحات سابقة للجزيرة على أن تعمل مسوحات جديدة، لأن مساحة الجزيرة كبيرة وأرضها خصبة وتلقى أمطاراً موسمية وافرة، وستكون صحية أكثر إذا اتخذت إجراءات وقائية للقضاء على الحمى والمحافظة على الحالة الصحية في الجزيرة، وقد أشارت

الوثائق مؤكدة على أهمية منتجات الجزيرة من مر، ولبان، وبخور، وقومر، وتبغ ما يكفي لأن تكون مستوطنة غنية بالمنتجات الاقتصادية المهمة. وألمحت تلك الوثائق إلى إمكانية أن تكون سقطرى ميناءً آمناً لمنتجات شرق إفريقيا، حيث أن الموانئ الأخرى على طول السواحل العربية تشهد صراعاً حاداً بين الدول الكبرى، وقد تمثل سقطرى من الناحية الاقتصادية في فترة من الفترات _ وفي حال اعتمادها مستوطنة لليهود _ تمثل ميناءً آمناً لنقل السلع المتنوعة مثل البن والسمن، والبهار، والقطن، وغير ذلك⁽⁵⁰⁾

وتنبأت الوثائق البريطانية بأن تلك الموانئ الصغيرة التي تظهر الآن عديمة الأهمية، ستكون ذات أهمية في المستقبل القريب، وستشهد تلك الموانئ نمو تجارة محلية كبيرة. ويأتي الاهتمام البريطاني بالجزر وآراء ساستهم تلك من خلال دراسة متعمقة للجزر اليمنية جميعها بأرضها ومنتجاتها الزراعية، وإمكاناتها الطبيعية، والبشرية والتي ستضمن لهم استثمارات لك الجزر البكر، والغنية بالموارد الطبيعية والحيوانية المختلفة وموقعها الاستراتيجي المهم.

من الملفت للنظر أن الوثيقة نفسها أشارت إلى إمكانية التوطين في عبد الكوري وفي جزيرة بريم وكمران، وهذا يؤكد موقف بريطانيا من الجزر اليمنية والتي رأت في وقت من الأوقات أن تجعلها مستوطنة لليهود، وذلك من ناحية لترمي حملاً ثقيلاً من على كاهلها، ومن ناحية أخرى لتجعلها موانئ مهمة لحسابها الخاص. ونرى أن هذا الاقتراح دليل قاطع على اطماع البريطانيين المشتركة مع اليهود في جعل بلاد العرب أرضاً تابعة للكيان الصهيوني واللوبي الاستعماري. وقد تنبته بعض الصحف العربية إلى هذا المخطط البريطاني في وقت مبكر وهاجمت الإدارة البريطانية في حضرموت، إضافة إلى رفض هارولد انجرامس المقيم السياسي في حضرموت معللاً رفضه بالمعاهدات التي أبرمها مع حكام الجزيرة أولاً وثانياً إن مناخ الجزيرة قد لا يلائم يهود أوروبا إضافة إلى خوفهم من ردة فعل اليمنيين والتي يحاولون دائماً المحافظة على العلاقات للحفاظ على مستعمراتها في البحار الشرقية.⁽⁵¹⁾

أما بالنسبة لجزيرة (ميون) بريم فقد وضعت فيها بريطانيا بعض القواعد العسكرية كما ذكرنا سابقاً ومن ثم امتدت اطماعها نحو جزيرة كمران اليمنية واستولت عليها عام 1915م وظلت تحت سيطرتها بعد خروج الدولة العثمانية وعلقت ملكيتها بموجب معاهدة لوزان 1923م، بل واتخذت منها قاعدة عسكرية لانطلاق الطائرات الحربية أثناء العدوان الثلاثي على مصر 1956م الذي تعاونت فيه بريطانيا مع إسرائيل وفرنسا، عقب قيام مصر بإغلاق مضائق تيران في وجه السفن الإسرائيلية⁽⁵²⁾. ولم تعود كمران تحت السيادة اليمنية إلا بعد أن شهدت نزاعاً بين حكومة اليمن وبريطانيا وتدخل استاذ القانون الدولي رولاندو كوادري الخبير امام محكمة العدل الدولية وبعد اجراء بحث مطول ودراسة للقضية وقد استمر احتلال بريطانيا للجزيرة حتى سلمتها عنوة إلى الحكم الجديد في عدن⁽⁵³⁾، ولأن بريطانيا كانت متواجدة في عدن فقد مكنها هذا من السيطرة على معظم جزر البحر الأحمر الشرقية من بريم حتى فرسان والتي سيطرت عليها بواسطة حليفها الادريسي، خشية من سيطرة إيطاليا عليها التي كانت تحاول إيجاد موطئ قدم لها في جزر البحر الأحمر، ومنها أيضاً مدت انشطتها نحو الجانب الشرقي واهم جزره وموانئه كعصب وسواكن؛ وتحول البحر الأحمر في القرن العشرين من بحيرة محمية إلى بحيرة مستعمرة⁽⁵⁴⁾.

الاستراتيجية الروسية في جزر البحر الأحمر :

سعت الدول الكبرى لتحقيق اهداف عسكرية واستراتيجية في البحر الأحمر ومن بينها الاتحاد السوفيتي حيث كانت روسيا منذ عهد الإباطرة تسعى جاهدة للحصول على المياه الدافئة ، وذلك لتجمد سواحلها الشمالية أغلب ايام السنة، ممايحذ من حركة اساطيلها البحرية المدنية والعسكرية ، وقد استطاعت الوصول إلى شبه جزيرة القرم وميناء سيفستربول ليصبح من اهم القواعد العسكرية للبحرية الروسية ، كما حاولت الوصول للمياه الدافئة في البحر الأحمر عن طريق الوصول الى خليج تاجورة وعملت على اقامة صلات خاصة بينها وبين اثيوبيا مستغلة توافق اعتناق كل منهما للمذهب الارثوذكسي . وفي عام 1952م استغلت نظام عبد الناصر للتمدد في البحر الأحمر محاولة خلق تحالفات عسكرية ، حتى انه عندما تولى السادات مصر بعد عبد الناصر كان يبلغ عدد الخبراء السوفييت 20000 مستشار وخبير عسكري سوفيتي⁽⁵⁵⁾ . كما حصلت على امتياز التنقيب عن المعادن في الاراضي والجزر اليمنية في البحر الأحمر بموجب اتفاقية ابرمتها مع امام اليمن عام 1957م.

ومن ناحية اخرى عمل الاتحاد السوفيتي على دعم الحركات الثورية في الخمسينات والستينات من القرن العشرين ، منها ثورتي مصر واليمن ، فقد وقع معاهدة صداقة مع السلال اول رئيس جمهوري لليمن الشمالي ، ثم تخلص من معاهدة مع اليمن الشمالي متوجها لليمن الجنوبي لاعتناق نظامها الفكر الماركسي ، وحصل على حق انشاء محطة للبث الاذاعي ومستودعات الذخيرة في جزيرة سقطرى ، كما اقام قاعدة عسكرية وخدمية مزودة بالسفن والطرادات والمدمرات في جزيرة ميون (بريم)⁽⁵⁶⁾

الاستراتيجية الفرنسية في جزر البحر الأحمر:

يرجع بداية التواجد الفرنسي في البحر الأحمر إلى أواخر القرن الثامن عشر حيث تواجدت السفن الفرنسية في البحر الأحمر وقامت بإجراء مسوحات في البحر الأحمر وخليج عدن والجزر المتناثرة حولها ، وهو ما دفع بريطانيا لتسريع احتلال جزيرة بريم (ميون) 1799م ، ولم تقتنع فرنسا بعد خروجها من مصر ، فحاولت شراء قطعة ارض عام 1802م لعمل محطه تجاريه عن طريق تاجر يمني يدعى السيد محمد بن عقيل السقاف (الحميري : موقف بريطانيا ، ص) ، وقد احدثت النشاطات الفرنسية قلقا لدى البريطانيين فحاولوا التحقق من عملية البيع بإرسال الدكتور برنجل المقيم البريطاني في المخا والذي ذهب بناء على تقرير افاد بوجود الكثير من العمال الفرنسيين والعرب والكثير من المعدات⁽⁵⁷⁾ . واستطاعت بريطانيا ان تحرّم فرنسا من امتلاك أي قاعدة في جزيرة كمران وذلك بعد تلفيق العديد من التهم للوسيط السيد محمد بن عقيل السقاف وقد اعتبر برنجل أن تأسيس وكالة فرنسية في كمران بمثابة إهانة للامبراطورية البريطانية في الهند⁽⁵⁸⁾ .

كما حصلت فرنسا على امتيازات في ميناء ابوبو كعلی خليج تاجورة في العام 1862م والذي يبعد 80 كم عن مضيق باب المندب⁽⁵⁹⁾ وبعد ان سيطرت بريطانيا على ميناء عدن وجدت فرنسا أنه من الضروري إيجاد منطقة عسكرية وتجارية في ملتي البحرين الأحمر والعربي عندها قام الفرنسيون بالاتصال مع شيوخ القبائل المجاورة وفي العام 1868م تقدمت شركة فرنسية لشراء ارض في منطقة الشيخ سعيد مقابل 8000 ريال ماريا تريزا من احد مشايخ المنطقة واقاموا عليها حصن صغير⁽⁶⁰⁾ . وكانت موافقته قد احدثت رد فعل قوي من جانب بريطانيا والتي ابلغت الدولة العثمانية عن طريق قائم مقام المخا ” نوري سليمان“ يؤكد فيها على أهمية المنطقة الواقعة بين المخا وباب المندب منطقة الشيخ سعيد، وانه في حال احتلت فرنسا هذه المنطقة فستثير المشاكل مع بريطانيا التي تحتل المنطقة المواجهة لها في جزيرة بريم (ميون) مع الكثير من الاسباب التي أدت الى الانسحاب السريع من الشيخ سعيد⁽⁶¹⁾ . وفي العام 1862م بعد أن حصلت فرنسا على

امتيازات في ميناء ابوبوك على خليج تاجورة والذي يبعد 80 كم عن مضيق باب المندب⁽⁶²⁾. وللقارة الافريقية بشكل عام وجزرها وسواحلها القريبة من باب المندب أهمية خاصة في نظر فرنسا، كون باب المندب طريق فرنسا لمستعمراتها في الهند الفرنسية التي استحوذت عليها في عهد نابليون الثالث الذي تولى العرش الفرنسي عام 1848 م⁽⁶³⁾.

الاستراتيجية اليابانية والصينية:

ساهمت جغرافية اليابان القاسية في منحها نظره توسعية خارج محيطها نظرا لافتقارها للموارد الاولى كالنفط ولهذا وجدت من حقها تأمين طرق عبور إلى الشرق الاوسط من خلال مضيق هرمز ومضيق باب المندب ولضمان مرور سفنها المحملة بصادراتها للعالم، لذلك أنشأت قاعدة عسكرية في جيبوتي عام 2010-2011، وكان الهدف المعلن مكافحة القرصنة وتعمل اليابان إلى جانب الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا والصين والسعودية لضمان أمن مضيق باب المندب خوفا من تهديد تجارتها⁽⁶⁴⁾.

كما تسعى الصين للتمركز في جيبوتي وذلك بالتفاوض لبناء قاعدة عسكرية لها على الاراضي الجيبوتية لأنها ترى نفسها قوة قادمة في شرق آسيا لذا وجب تأمين طرق الطاقة إلى شرق آسيا وذلك لضمان وجود نفوذ صيني في محيط مضيق هرمز ومضيق باب المندب⁽⁶⁵⁾.

الاستراتيجية الأمريكية في جزر البحر الأحمر:

سعت الولايات المتحدة الأمريكية كغيرها من الدول العظمى بالاستحواذ على نقاط استراتيجية في البحر الأحمر، كونها تعتنق مبدأ السيطرة على البحار، وهي الفكرة التي روج لها "الفريد ماهان" بضرورة تقدم الولايات المتحدة الأمريكية نحو محيطات وبحار العالم أسوة ببريطانيا العظمى⁽⁶⁶⁾ وقد أنشأت الولايات المتحدة الأمريكية قيادة عسكرية للتعامل مع القارة الافريقية و اطلقت عليها "الافريكوم" وتتمركز في قاعدة ليمونيه على الاراضي الجيبوتية، كما تقوم الولايات المتحدة ببرنامج المساعدات الغذائية وبرنامج مكافحة الارهاب مع اليمن لاغراض استراتيجية، وترى الولايات المتحدة أن موقع جيبوتي الاستراتيجي والملائق لباب المندب موقعا مناسباً لتواجد قواعد عسكرية أمريكية⁽⁶⁷⁾.

الاستراتيجية الصهيونية في جزر البحر الأحمر والامن القومي العربي:

تلخص استراتيجية اسرائيل في البحر الأحمر في ضرورة الحصول على نقاط في مضيق باب المندب من خلال التحالف مع القوى الامبريالية العالمية، معتمدة في ذلك على التسليح المتطور واستقدام المهاجرين، ولتحقيق ذلك سعت اسرائيل لفتح علاقات مع العديد من الدول العربية والافريقية، سعياً لتأمين حريتها الملاحية في باب المندب واخشى ماتخشاها تحويل البحر الأحمر إلى بحيرة عربية ثم يفرضون حصاراً على السفن الاسرائيلية. وقد حاولت اسرائيل في عام 1970 التواجد في جزر دهلك وحالب واستأجرتهم من اثيوبيا، وتم لها ذلك واصبحت تقيم في دهلك أكبر قاعدة بحرية لها خارج حدودها ووتتخذ اسرائيل من جزيرة دهلك مركزاً لها للرصد والمراقبة في البحر الأحمر ومراقبة السعودية واليمن والسودان وحركة ناقلات النفط، وتعد أيضاً محطة لتشغيل الغواصات الاسرائيلية المزودة بالصواريخ النووية التي تقوم بحركة الملاحة عند مضيق باب المندب⁽⁶⁸⁾. وقد تم وقتها ارسال مذكرة من وزير الخارجية المصري للجامعة العربية عن وجود اسرائيل وأطماعها في جزر البحر الأحمر وهذا سيسبب فقدان العرب لأهم المواقع الاستراتيجية، ومنذ نهاية العام 1971م بدأت مرحلة جديدة في الاستراتيجية العربية من اسرائيل وتمثلت في الاهتمام العربي بعروبة اريتريا ودعم مطالبة الصومال بأرض لها في القرن الافريقي وتحصين جزيرة بريم ضد اسرائيل⁽⁶⁹⁾. وقد اقترح محمد حسنين هيكل رئيس تحرير الاهرام سابقاً بضرورة انشاء قيادة (استراتيجية) في البحر الأحمر عربية لمواجهة تغلغل الكيان الصهيوني في البحر الأحمر بوصفه جبهة مهمة وخطيرة في الصراع العربي مع

اسرائيل⁽⁷⁰⁾. وكانت اليمن الجنوبي قد اقترحت خطة حصار في باب المندب عام 1967م ، وحازت قبولا عربياً وقد تصاعدت مخاوف اسرائيل منذ اغلق العرب مضائق تيران وباب المندب على التوالي في وجه الملاحة الاسرائيلية بين عامي 1967م، 1973م، لذا لجأت للتحالف مع اثيوبيا وساعدتها في صراعها ضد الاريتريين والصوماليين⁽⁷¹⁾. وفي العام 1974م وضعت جزيرة بريم تحت القيادة المصرية نتيجة جهود اقليمية وعربية وباتفاق تدفع السعودية بموجبه 10 مليون دولار الى جمهورية اليمن الديمقراطية سنوياً وعندما تم هذا الاتفاق كان من المتوقع استخدام بريم في اغلاق باب المندب في حال أي مواجهة عسكرية مع اسرائيل⁽⁷²⁾. وبهذا تتبلور الاهداف الاسرائيلية في البحر الأحمر بالتالي :

- محاولة ايجاد عمق استراتيجي لها فيه يتيح لها رصد ومراقبة أي أنشطة عسكرية عربية في المنطقة
- وتعمل لذلك بتوسيع وجودها العسكري في منطقة باب المندب⁽⁷³⁾.
- تسعى اسرائيل جاهدة لتعميق الخلاف بين الدول العربية الملمة على البحر الأحمر والحيلولة دون تقريب وجهات النظر للاتفاق على صيغة موحدة بشأن تأمين هذه المنطقة.
- تسعى لمشاركة الدول العربية التحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عن طريق إقامة تحالفات مع اثيوبيا واريتيريا
- قامت فعليا باستئجار بعض الجزر الاريتيرية (دوميرا- حالب - فاطمه) للحصول على توازن سياسي ووجود عسكري بحري⁽⁷⁴⁾

الصراعات والنزاعات بين دول البحر الأحمر حول الجزر :

- الصراع الصومالي الاثيوبي لم يكن صراعاً على الحدود بين دولتين ولا هو قضية اقلية عرقية صومالية ولكنه كما يصفه السلطان نضال اثيوبيا الامبريالية التي استولت على اوغادين نتيجة مشاركتها المباشرة في التقسيم الاستعماري للمنطقة
- اما الصراع اليمني اليمني فلا يتسم بالطابع العرقي والاقليمي أكثر من كونه صراعاً سياسياً وعقائدياً ومن اهم عوامل ذلك الصراع انضواء كل طرف مع قوة دوليه، فاليمن الجنوبي مع السوفييت واليمن الشمالي مع الولايات المتحدة الامريكية وقد وجدت هاتان القوتان فرصتهما للتدخل وتحقيق المصالح الاقليمية والعالمية من خلال تقديم المعونات العسكرية⁽⁷⁵⁾.

النزاع اليمني الاريتيري حول جزر حنيش :

تتمتع جزر البحر الأحمر بشكل عام بأهمية استراتيجية كبيرة فأمن الجزر في البحر الأحمر مرتبط بشكل كبير بأمن جميع المضائق والممرات الملاحية في العالم والصراع أو النزاع في هذا الشريان الحيوي يؤثر التجارة العالمية وطرق الملاحة فيها . وتعود جذور النزاع اليمني الاريتيري على جزر ارخبيل حنيش إلى عام 1962م ، وذلك عندما دعم اليمن احرار الثوار الاريتيريين في وجه اثيوبيا حليفة اسرائيل ، وعند استقلال اريتيريا عام 1993م ، قامت اليمن بمنح ترخيص لشركة المانية بإقامة مشاريع اقتصادية وسياحية على الجزيرة ، وقد ارسلت اليمن بعض من الغواصين و البحرية العسكرية للعمل في الارشاد السياحي ، واستمر الامر طبيعياً حتى قام احد افراد قادة الزوارق العسكرية الاريتيرية بتسليم انذار خطي الى التواجد اليمني في

الأرخبيل وسرعان ما أرسلت اريتيري قوات عسكرية الى الجزيرة متجاهلة بذلك اتصال الرئيس اليمني السابق علي عبد الله صالح لنظيرة الاريتيري بعقد اجتماع لتسوية الخلافات القائمة. وتطور الخلاف والنزاع واتخذت اريتيريا سياسة الهجوم للدفاع عن مطالبها بإخلاء جزيرة حنيش وقد تقدمت في اسمرا بورقة جديده وسعت فيها المطالبة ببعض الجزر اليمنية وحددت بأنها تمتد من مجموعة جزر زقر وحنيش الصغرى وحنيش الكبرى وسيول وجزر الجبال البيض في الجنوب الغربي⁽⁷⁶⁾ ولم تلتزم اريتريا بالاتفاقيات بل وتسملت ليلاً بجنودها مستغلة انشغال اليمن بحرب الانفصال⁽⁷⁷⁾، وعندما وجد انه من الصعب ان يلتقي الطرفان بعد بدأ العمل المسلح وتصاعده ، بدأت الوساطات الدولية المتمثلة بوساطة مصر واثيوبيا وفرنسا. وقد تمكنت فرنسا اخيرا من التوصل لاتفاق بين الطرفين اليمن واريترى وتوصلت لاتفاق مبدئي في تاريخ 1996/5/21م بين الدولتان وافقت بموجبه على التخلي عن استخدام القوة الحربية والتوجه واللجوء للحلول السلمية خاصة وسيلة التحكيم لحل مايدور بينهما من نزاع ومن الجدير بالذكر أن الاميرال هنري لابروس قائد القوات الفرنسية السابق في جيبوتي كان قد كتب في ابريل عام 1995، مقالا بعنوان (ارخبيل الزبير وحنيش بؤرة توتر في البحر الأحمر) ما يؤكد معرفتهم بالتحركات العسكرية ونية اريتريا بعمل فوضى حول حنيش، وكانت حجج اريتريا في حقها التاريخي للجزر تتبع من حقها الاستخلافي لإيطاليا عبر اثيوبيا وقد فحصت المحكمة كل ذلك وان إيطاليا طوال علاقتها بتلك الجزر حتى عقد معاهدة 1947م لم تدع السيادة عليها ، وقد رفضت المحكمة حجت اريتريا بأنها خلفت الجزر عبر اثيوبيا⁽⁷⁸⁾. وقد استطاعت اليمن تقديم الكثير من الوثائق والخرائط بحدود 80 خريطة لفترات تاريخية مختلفة⁽⁷⁹⁾. وقدمت العديد من الادلة التاريخية وتقدمت الدولتان بالمرافعات التحريرية امام هيئة تحكيم دولية ، واعتمدت اليمن في مطالبها بتثبيت سيادتها على الجزر على قواعد قانونية معمول بها في محكمة العدل الدولية واهم هذه القواعد

- الحق التاريخي الاصيل
 - استعادة السيادة
 - اتفاقية لوزان بشأن الجزر
 - تفاهم روما 1927،
 - اتفاقية صنعاء 1934م
 - اتفاقية الباسكو 1928م
 - مبدأ المنازعة
 - اتفاقية لندن
 - مبدأ الممارسة السيادية المدنية لدولة الاقليم⁽⁸⁰⁾
- وهكذا انتهت القضية بالتحكيم الدولي لصالح اليمن .

النزاع حول جزر تيران وصنافير:

تتمتع جزيرتي تيران وصنافير بأهمية تاريخية واستراتيجية تعود لعام 1937م حيث اصدرت مصر خارطة جغرافية لجنوب سيناء وظهرت الجزيرتين من جزر مصر ، ونظرا للأحداث التي شهدتها البلاد العربية ومصر على وجه الخصوص بعد احتلالها من قبل الانجليز فقد اصبحت في صلب اهتمام دول الحلفاء ، من حيث السيطرة العسكرية عليها ومنها خليج العقبة وقناة السويس وفي هذا السياق قامت بريطانيا بمناورات شملت خليج العقبة وجزر تيران وصنافير ونصت المادة 8 من اتفاقية 1936م علىصرية قناة السويس وانها

جزء من مصر الا انها طريق عالمي للمواصلات وطريق رئيسي للإمبراطورية البريطانية⁽⁸¹⁾ وكانت اسرائيل قد بدأت تحوم حول جزر تيران وصنافير منذ عام 1949م واستولت عليها خلال مشاركتها في العدوان الثلاثي على مصر عام 1956م⁽⁸²⁾. وقد دار الخلاف حول هاتين الجزيرتين السعودي المصري بعد ان اصدرت مصر قرار جمهوريا رقم 27 لعام 1990م لتحديد نقاط الاساس المصرية لقياس البحر الأحمر الاقليمي المصري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية ونشر في الجريدة الرسمية العدد 3 بتاريخ 18 يناير لسنة 1990، وقامت السعودية باصدار قرارا ملكياً رقم 42 بتاريخ 1/26/1431هـ 2010م تشمل تحديد خطوط الاساس للسواحل السعودية على البحر الأحمر وخليج العقبة والخليج العربي وواصلت مصر نشر قرارات بخصوص انشاء شرة مستديمة في بجزيرة تيران ونشرت القرارات في المجلات الرسمية ، وبعد اجراء الزيارات المتبادلة بين الجانبين توصل الطرفان الى توقيع اتفاقية ترسيم الحدود البحرية بين مصر والسعودية كما تم الاتفاق على انشاء جسر فوق تيران وصنافير يربط السعودية بمصر (سمى 39) ، ورغم تنوع مواقف السلطات المصرية الرسمية الثلاث ، فقد أيدت السلطة التنفيذية منح الجزيرتين للسعودية ، بينما عارضت السلطة القضائية المصرية، وفي المنتصف وقفت السلطة التشريعية ما بين مؤيد لإجراءات السلطة التنفيذية ومعارض لها . قضت محكمة القاهرة للأمور المستعجلة يوم الاحد 2/4/2017م بتبعية جزيرتي تيران وصنافير للسعودية ليسقط كما تقول المحكمة قرارا سابقا صادر على المحكمة الادارية العليا بترسيم الحدود مع السعودية والبقاء على الجزيرتين تحت السيادة المصرية واعتبرت محكمة الامور المستعجلة حكم المحكمة الادارية العليا منعدا⁽⁸³⁾.

الخاتمة :

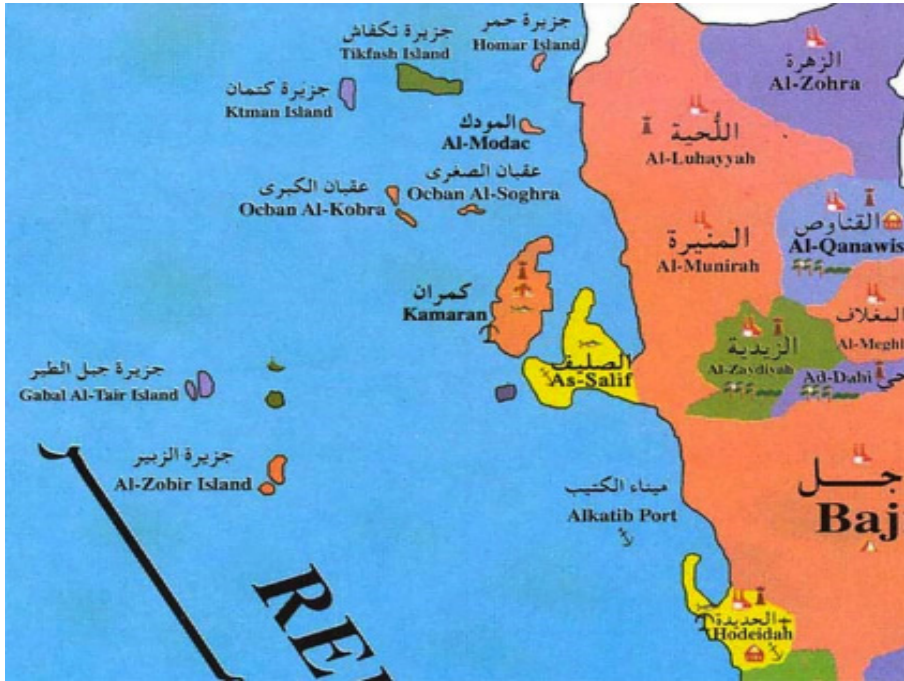
يملك البحر الأحمر بموقعه أهمية استراتيجية بالغة الخطورة وذلك بانتشار عدد من الجزر ذات الاهمية الاستراتيجية والتي سببت صراعا وتنافس دولي طوال فترات التاريخ القديم والحديث والمعاصر وشكلت نقاط ارتكازا لكل من يحاول أن يمد نفوذه على ساحلي البحر الأحمر الشرقي والغربي ويشكل تهديدا خطيرا على الأمن القومي العربي ، كما ان مضيق باب المندب وخليج العقبة وقناة السويس شكلت مناطق حيوية مهمة شهدت صراعا دائما من قبل الدول العظمى والامبريالية الغربية والصين واليابان انتهاء بالكيان الصهيوني ، وكانت تلك التهديدات للقوى الاجنبية تتمثل في التهديد المباشر بالقوى العسكرية أو غير المباشر والمتمثل بإثارة الفتن والاضطرابات بين دول حوض البحر الأحمر العربية وغير العربية للاستفادة والتدخل الغير مرغوب فيه ومن هنا نخلص لعدد من النتائج اهمها :

- تمتلك دول حوض البحر الأحمر منافذ ومخارج استراتيجية في باب المندب وقناة السويس ما يؤهلها للسيادة وعليها تأمين متطلبات الأمن القومي والسيادة الوطنية وذلك بالمحافظة على هذه الممرات
- تحاول القوى العظمى التدخل في النزاعات الداخلية والحدودية في البلدان التي تتحكم بالممرات الملاحية الدولية وذلك بوضع قواعد وقوات عسكرية تحقق لها اطماعها في السيطرة على الجزر التابعة للدول المتنازعة وعلى المضائق والممرات
- تمثل الجزر المنتشرة في حوض البحر الأحمر أهمية عظمى للدول المالحة وتزداد أهمية الجزر

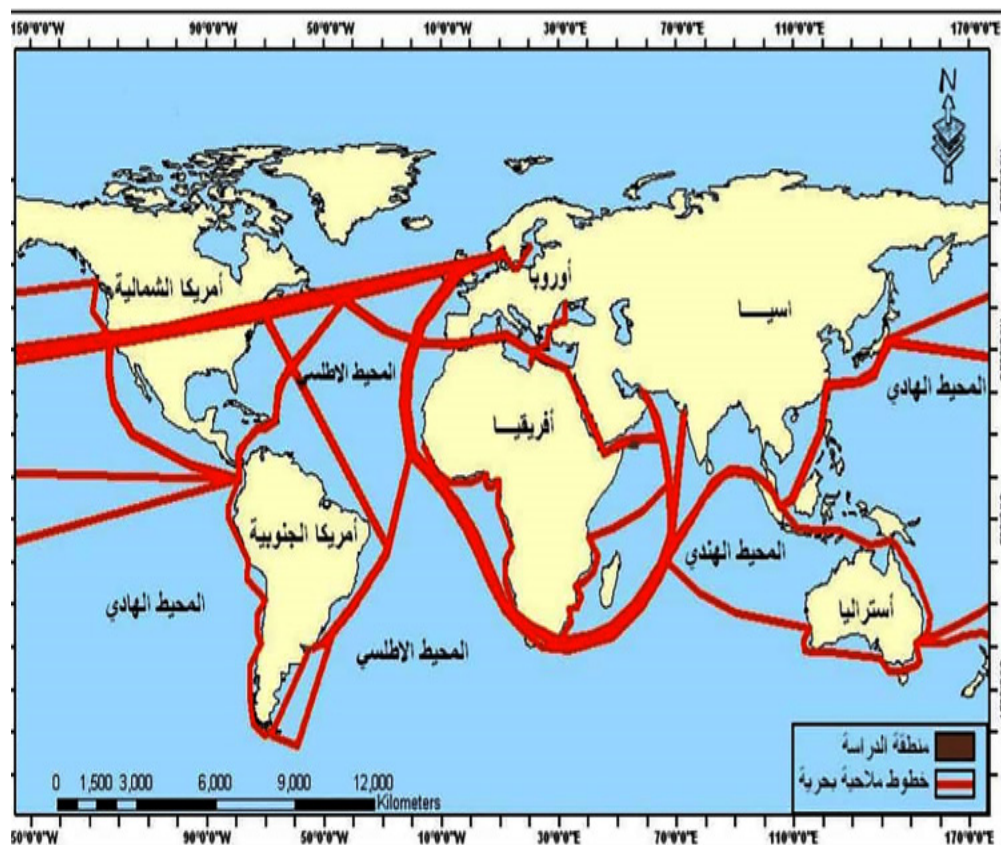
كلا اقتربنا من نقاط الاختناق الرئيسية لذلك تشكل جزيرة ميون (بريم) أهمية استراتيجية كبيرة ينبغي التعاون العربي للحفاظ على يمينتها وعروبته من أي تدخل خارجي - من الجدير بالذكر أن مضيق باب المندب لم يخضع تاريخيا للملاحة الدولية الحرة، حيث كانت الملاحة تتم تحت اشراف الدولة التي تسيطر على المنطقة اليمنية، وبعد انسحاب القوات البريطانية من قاعدة عدن أصبح باب المندب خاضعا للسيادة اليمنية ويعتبر بكامله مياها إقليمية، الا ان اليمن - نظرا لأهمية المضيق للملاحة الدولية- لم ترفض الملاحة فيه لأي دولة وان كان ذلك من حقها إذا دعت الضرورة لذلك .

كما أن هيمنة الدول العظمى واسرائيل في منطقة البحر الأحمر تعمل على توسيع الفجوة بين الدول العربية وتمزيق النسيج العربي وربطها باتفاقيات ومصالح مشتركة بعيدا عن الدول العربية المجاورة لها لتكون عوناً لها بالمستقبل في فرض هيمنة سياسية واقتصادية كاملة وهو ماسيساهم في زعزعة الأمن القومي العربي بشكل عام









المصادر والمراجع:

- (1) الأرقم الزعبي: الغزو اليهودي للمياه العربية، ط1، دار النفائس، 1992م، ص 5
- (2) المادة 121 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بورجي، عبدالله: الجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن، سلسلة أوراق فصلية وقضايا خليجية، سنة 2، عدد 4 إبريل 1999م، ص18 .
- (3) بورجي: الجزر اليمنية، ص21
- (4) ظلال جواد كاظم : الأهمية الاستراتيجية لجزيرة سقطرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا، جامعة الكوفة 2012م
- (5) يقول صاحب الطواف تعترض جزيرة ديودورس في وسط القناة الذي يبلغ طوله 60 استاديون (الاستاديون وحدة قياس طولي ونايرومانيساوي 147م- 192م) ، لذلك يعد المرور فيه عسيرا ولأن الرياح الهبابة من التلال المجاورة تهيج البحر . (ابراهيم خوري: الطوافح والالبحرالاحمر، القسم الثاني، ص113
- (6) استطاع الفونسود البوكيرك ان يصل الجزيرة إلا أن إنعدام مياه الشرب جعلته يغير وجهته إلى جزيرة كمران) السجلالكاملاعمالافونسوادلبوكيرك، جمعها بنهوترجمهعنا لبرتغالية / والترديجر ايريش، ترجمه للعربية/ د. عبدالرحمن عبدالله الشيخ، ج3، ط1، اصدارات المجمع الثقافي، الامارات العربية المتحدة - أبوظبي 2000م، ص272.
- (7) حسين علي الحبشي: اليمن والبحرالاحمر (الموضع والموقع)، ط1، دار الفكر المعاصر، 1992م، ص234 .
- (8) سيد مصطفى سالم : البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضيه، ط1، دارا لميثاق للنشر، صنعاء 2006م، ص119
- (9) الشعبي، فتح علي عبدالله : جزيرة ميون (بريم) في الاستراتيجية الدولية، مجلة جامعة الحضارة، العدد الأول، مارس - أغسطس 2020م، ص203-236
- (10) الشعبي: جزيرة ميون (بريم) ، ص218.
- (11) الحميري، أمل عبد المعز، موقف بريطانيا من جزيرتي سقطرى وكمران من الاحتلال إلى الاستقلال ، رسالة ماجستير غير منشوره ، كلية الاداب قسم التاريخ ، جامعة صنعاء ، 2006م، ص 25.
- (12) نفسه
- (13) نفسه
- (14) John Baldry: Foreign intervention and occupations of Kamaran Island Arabian studies, London, Hurst& company, volxx, p.92
- (15) Ipid
- (16) الحميري: موقف بريطانيا ، ص30.
- (17) عيدروس علويل فقيه: التركيب الطبيعي لجزيرة سقطرى، الندوة الدولية العلمية الثانية حول الاستراتيجية التنموية لأرخبيل سقطرى والجزر اليمنية الاخرى 14-16 ديسمبر 2003، عدن، دار جامعة عدن للطباعة، ج2، ص162
- (18) الحميري: موقف بريطانيا ، ص28.

- (19) حمزه لقمان: تاريخ الجزر اليمنية ، ط1، مطبعة يوسف وفيليب الجميل ، بيروت 1972، ص 379.
- (20) T . Benet: southern arabia, p. 371
- (21) نظراً لأهمية هذه الشجرة كعلاج لأمراض عديدة منذ القدم فقد حيكت حولها العديد من الأساطير، أهمها تلك الاسطورة الهندية القديمة والتي يحتمل أن الهنود قد اتخذوا منها هذه التسمية، وتذكر الاسطورة: « ان التينكان في صراع دائم مع الفيل، وكان للتينين ولعبدما فيل فكان التينيلف جسم هحولخرطوم الفيل ويعضه ويشرب مدمه، و ذات مرة سقط الفيليج سمه على التين فسحقه واختلطت المادة التي خرجت من جسم التين بدم الفيلوسمي هذا الخليط بدم الأخوين اي الفيل والتين واسمها العلمي CINNIBAR واطلق هذا الاسم على التراب الخصب الممزوج بكبريت الزئبق الاحمرSULPHIP OF MERC. ووفقا للمعتقد الديني الهندي فقد صار التينين والفيل مرتبطان ارتباطاً وثيقاً) عبد القادر بامطرف: لمحات من تاريخ جزيرة سقطرى، ص: 48
- (22) عبدالله الصايدي وآخرون : عودة حنيش أوراق قانونيه وسياسيه حول قرار هيئة التحكيم الدولية، مركز دراسات المستقبل، صنعاء 1999م، ص 122
- (23) المرجع السابق، ص 123.
- (24) مرجع السابق ، ص 123.
- (25) عبدالله علي بورجي : الجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن، مجلة قضايا خليجية، السنة لثانية، العدد (4) ابريل 1999م المركز العربي للدراسات .
- (26) الصايدي: عودة حنيش، ص 124.
- (27) حسين علي الحبيشي : اليمن والبحر الأحمر الموقع والموضع، ط1، دار الفكر المعاصر بيروت، لبنان 1992م، ص 232
- (28) بورجي: الجزر اليمنية، ص 29
- (29) الصايدي: عودة حنيش، ص 124
- (30) جزر البحر الأحمر: الجمعية العلمية الملكية، مركز الدراسات العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، الملف العلمي، المملكة الاردنية الهاشمية، ص 676
- (31) جزر البحر الأحمر، ص 690
- (32) نفسه، ص 701.
- (33) جزر البحر الأحمر، ص 704
- (34) جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي، هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، الطبعة الاولى، الرياض 2007م، ص 82.
- (35) كانت جزيرة فرسان كغيرها من المواقع اليمنية في منتصف القرن التاسع عشر وحتى القرن العشرين تقع تحت حكم والي اليمن العثماني وكانت امدادات الجند العثمانيين تأتي من والي صنعاء والماء والغذاء من الحديدية واللحية، ولأن موقع هذا الأرخبيل حساس جداً ومهم للدول المتنافسة في حوض البحر الأحمر، فقد تنافست في الحصول عليه كل من بريطانيا ومانيا وايطاليا ورغم ان المانيا كانت صديقة للدولة العثمانية الا انها فوتت عليها الفرصة لاحتلالها والتي كانت تسعى لجعلها محطة لتخزين الفحم، أما بريطانيا فلم تحتلها حتى لا تزيد من سخط العرب عليها. ولما ظهر الادريسي في عسير واحتل عدد من المواقع ولكنها استخدمت الادريسي لصالحها فقد ارسلته في 29-5-1915م بالسماح برفع العلم البريطاني عليها حتى تهدأ طموح ايطاليا التي تسعى لوضع قدم لها في الجزيرة،

- وتفهم أن جزر فرسان تحت الحماية البريطانية ورغم أن الادريسي لم يرد ردا صريحا الا انه لم يستجيب لمطالب بريطانيا، فاتخذت بريطانيا موقف اشد حده وارسل وزير الهند برقية النائب الملكي خبره بان هيج بالاعتراف باحتلال الادريسي لجزيرة فرسان في 6-6-1915م حتى يتم التعاون معه وتم لبريطانيا ما ارادته وضعت الجزر تحت حمايتها بصورة غير مباشرة حتى خروجها ودخول فرسان ضمن جيزان في اتفاقية الطائف 1934م. (سيدمصطفيسالم: البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضيه، مطابع الميثاق، ط1، 2006م، ص110، 111
- (36) جزر البحر الأحمر، الملف العلمي، ص712
- (37) سلمى عثمان سيد أحمد: الاهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر، مجلة القلزم، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، العدد الاول أبريل 2020م السودان، ص31. ص 25- 44
- (38) خالد حماد عياد، أهمية جزر البحر الأحمر في الامن القومي العربي، اطروحة دكتوراة في العلوم السياسية، جامعة مؤتة، كلية الدراسات العليا 2017م. ص 65.
- (39) 39⁽¹⁾ سمي بالمنذب ويقصد به المعبر وهي اشتقاق للجذر اللغوي (ندب) بلغة اليمن القديمة وجاء تعريفه بالمساند الحميرية من ندب أي جاز وعبر الى الضفة الأخرى (مطهر علي الإرياني: لماذا سمي المنذب مندبا، مجلة الاكليل مجلة فصلية تعني بتاريخ اليمن الحضاري، العدد40، اصدار وزارة الثقافة الجمهورية اليمنية، صنعاء، يونيو2012م، ص20-40.
- (40) قصي كامل الشبيب: أهمية مضيق باب المنذب في التاريخ الحديث والمعاصر، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليمني، 1994م، ص14.
- (41) محمد يوسف الجعيلي: دول مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، مركز الخليج للأبحاث، 2004م، ص29.
- (42) عبدالله عبد المحسن السلطان: البحر الأحمر والصراع العربي الاسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1998م، ص28
- (43) السلطان: البحر الاحمر ، ص28.
- (44) سلمى عثمان: الاهمية الاستراتيجية، ص36 .
- (45) الشيخ سعيد شبه جزيرة و منطقة جبلية وموقع حصين في باب المنذب مقابل جزيرة ميون، ارتفاعها 3000 متر عن سطح البحر وفي شرقها يقع جبل المنهلي وهو أعلى قمة منه (أمل الحميري: النشاط الفرنسي في الموانئ والجزر اليمنية ، اطروحة دكتوراه غير منشوره، كلية الاداب، قسم التاريخ ، جامعة صنعاء، 2013م ، ص 6)
- (46) سيد سام: البحر الأحمر والجزر اليمنية، ص58.
- (47) سيد مصفى سام: البحر الأحمر والجزر اليمنية، تاريخ وقضيه، مطابع الميثاق ، صنعاء، 2006م، ص 45.
- (48) أمل الحميري: موقف بريطانيا من جزيرتي سقطرى وكمران من الاحتلال الى الاستقلال، ص 176.
- (49) المرجع السابق
- (50) أمل الحميري: موقف بريطانيا، ص 177.
- (51) أمل الحميري: موقف بريطانيا ، ص 177.
- (52) المرجع السابق، ص 131.
- (53) رولاندو كوادري: جزيرة كمران ومركزه الدولي، ترجمة طه فوزي، د.ط، د.م، ن، ص6
- (54) سيد سام: البحر الأحمر والجزر اليمنية ، ص 47.

- (55) عباد: أهمية جزر البحر الأحمر ص 37.
- (56) المرجع السابق .
- (57) Baldry; Foreign intervention and occupations off Kamaran Island, p .96 .
- (58) سلطان بن محمد القاسمي: الشيخ الأبيض، ص 13
- (59) شوقي عطا الله الجمل، تاريخ الصومال الحديث 1684 - 1969 م معهد البحوث والدراسات العربية، بغداد، 1985، ص 139.
- (60) الحميري: النشاط الفرنسي في الموانئ والجزر اليمنية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة صنعاء، كلية الاداب، قسم التاريخ 2013 م، ص 7.
- (61) وثيقة برقم 6/1 م، 3، ص 2، المركز الوطني للوثائق، الجمهورية اليمنية
- (62) خالد عياد: أهمية جزر البحر الأحمر ، ص 46.
- (63) المرجع السابق
- (64) المرجع السابق
- (65) المرجع السابق ،
- (66) شوقي الجمل: تاريخ الصومال، ص 139.
- (67) خالد عياد: أهمية جزر البحر الأحمر ، ص 42.
- (68) سلمعثمان: الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر، ص 34.
- (69) السلطان : الصراع العربي الاسرائيلي، ص 187.
- (70) المرجع السابق
- (71) المرجع السابق
- (72) السلطان: المرجع السابق ، ص 182
- (73) السلطان : المرجع السابق، ص 187.
- (74) خالد عياد : أهمية جزر البحر الأحمر ، ص 166.
- (75) نجاد : الأهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الأحمر ، ص 127.
- (76) سيد مصطفى سالم : البحر الأحمر والجزر اليمنية، ص 235
- (77) المرجع السابق
- (78) سيد سالم : البحر الأحمر والجزر اليمنية، ص 244.
- (79) المرجع السابق ، ص 238.
- (80) الصايدي وآخرون: عودة حنيش، ص
- (81) خالد عياد: أهمية جزر البحر الأحمر، ص 166.
- (82) المرجع السابق، ص 169.
- (83) سلمى عثمان، الأهمية الاستراتيجية، ص 38

المراجع:

الوثائق:

- وثيقة برقم 1/6، م3، ص2، المركز الوطني للوثائق، الجمهورية اليمنية.

المراجع المطبوعة:

- إبراهيم خوري: الطواف حول البحر الأحمر، القسم الثاني
- الأرقم الزغبى: الغزو اليهودي للمياه العربية، ط1، دار النفائس، 1992م.
- افونسو دلبوكيرك: السجل الكامل لأعمال افونسو دلبوكيرك، جمعه ابنه وترجمه عن البرتغالية / والتر دي جراي بيرش، ترجمه للعربية/ د. عبد الرحمن عبد الله الشيخ، ج3، ط1، اصدارات المجمع الثقافي، الامارات العربية المتحدة 2000م
- الارياي، مطهر علي: لماذا سمي المندب مندب، مجلة الاكليل مجلة فصلية تعني بتاريخ اليمن الحضاري، العدد 40، اصدار وزارة الثقافة الجمهورية اليمنية، صنعاء، يونيو 2012م
- الحبشي، حسين علي: اليمن والبحر الأحمر (الموضع والموقع)، ط1، دار الفكر المعاصر، 1992م
- الحميري، أمل عبد المعز:
- موقف بريطانيا من جزيرتي سقطرى وكرمان من الاحتلال إلى الاستقلال، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب قسم التاريخ، جامعة صنعاء، 2006م
- النشاط الفرنسي في الموانئ والجزر اليمنية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، قسم التاريخ، جامعة صنعاء، 2013م
- السلطان، عبد الله عبد المحسن: البحر الأحمر والصراع العربي الاسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1998م.
- الشبيب، قصي كامل: أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر، ط1، مركز الدراسات والبحوث اليم ني، 1994م
- الشعبي، فتح علي عبد الله: جزيرة ميون (بريم) في الاستراتيجية الدولية، مجلة جامعة الحضارة، العدد الأول، مارس - اغسطس 2020م، ص 203- 236
- الصايدي، عبد الله وآخرون: عودة حنيش أوراق قانونيه وسياسيه حول قرار هيئة التحكيم الدولية، مركز دراسات المستقبل المستقبل، صنعاء 1999م.
- العجيلي، محمد يوسف: دول مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، مركز الخليج للأبحاث، 2004م.
- القاسمي، سلطان بن محمد: الشيخ الابيض، دار الخليج للصحافة والنشر، ط1، 1996م.
- بامطرف، عبد القادر: ملحات من تاريخ جزيرة سقطرى، تاريخ ما اهمله التاريخ
- بلفقيه، عيدروس علوي: التركيب الطبيعي لجزيرة سقطرى، الندوة الدولية العلمية الثانية حول الاستراتيجية التنموية لأرخبيل سقطرى والجزر اليمنية الاخرى 16-14 ديسمبر 2003، عدن، دار جامعة عدن للطباعة، ج2.

- بورجي ، عبد الله: الجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن ، مجلة قضايا خليجية ، السنة الثانية ، العدد (4) ابريل 1999م المركز العربي للدراسات.
- حمزه لقمان: تاريخ الجزر اليمنية ، ط1، مطبعة يوسف وفيليب الجميل ، بيروت 1972.
- خالد حماد عياد، أهمية جزر البحر الأحمر في الأمن القومي العربي، اطروحة دكتوراة في العلوم السياسية ، جامعة مؤتة ، كلية الدراسات العليا 2017م.
- رولاندو كوادري: جزيرة كمران ومركزها الدولي، ترجمة طه فوزي، د.ط، د.م.ن
- سلمى عثمان سيد أحمد: الأهمية الاستراتيجية لجزر البحر الأحمر، مجلة القلزم ، مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر ، العدد الاول ابريل 2020م السودان
- سيد مصطفى سام : البحر الأحمر والجزر اليمنية تاريخ وقضيه، ط1، دار الميثاق للنشر ، صنعاء 2006م.
- شوقي عطا الله الجمل ، تاريخ الصومال الحديث 1684-1969م ، معهد البحوث والدراسات العربية ، بغداد ، 1985.
- ظلال جواد كاظم :الأهمية الاستراتيجية لجزيرة سقطرى ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، قسم الجغرافيا ، جامعة الكوفة 2012م
- نجاد ، عبد الله محمد علي: الأهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن، اطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 2000م.
- جزر البحر الأحمر: الجمعية العلمية الملكية ، مركز الدراسات العربية ، معهد البحوث والدراسات العربية ، الملف العلمي ، المملكة الاردنية الهاشمية.
- جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي، هيئة المساحة الجيولوجية السعودية ، الطبعة الاولى ، الرياض 2007م.

المراجع الاجنبية:

- John Baldry: Foreign intervention and occupations of Kamaran Island Arabian studies, London, Hurst& company, volxx, p.92
- T . Benet: southern arabia, p. 371

دور النفط في إزدياد أهمية البحر الأحمر

أ.مشارك-كلية العلوم السياسية والدراسات
الاستراتيجية - جامعة الزعيم الأزهرى

د. أميرة علي أحمد همت

المستخلص:

إكتسب البحر اهمية إقتصادية وسياسية وعسكرية واستراتيجية منذ اقدم لعصور بفضل موقعة الجغرافي المتوسط لثلاث قارات (أفريقيا وآسيا وأوروبا) والرابط بين أهم الممرات المائية في العالم ، تكمن اهمية البحر الاحمر في كونه يعتبر نظاما فرعيا من إقليم الشرق الأوسط الملتهب دوما فضلا عن ان القرن الافريقي الذي يعتبر مركز أمن القارة الافريقية ، وزادت هذه الاهمية بعد اكتشاف نفط الخليج العربي ، وهو ما تتناوله هذه الدراسة التي تهدف لتوضيح الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر وتأثير النفط على تلك الاهمية تقوم الدراسة على فرضية اساسية وهي ان للنفط دور محوري في ازياد الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر وتستخدم الدراسة المنهج التاريخي لسرد الحقائق التاريخية والوصفي التحليلي لتحليل المعلومات في القضية موضوع البحث ، وتستعين في ذلك بعدد من المصادر الاولية والثانوية الى جانب الشبكة العنكبوتية للمعلومات ، وتتناول الدراسة القضية في عدد من المحاور يتناول المحور الاول اهمية البحر الاحمر من حيث الموقع والاهمية الجيوبوليتيكية للبحر ، ويتناول المحور الثاني ظهور نفط الخليج وعلاقة النفط بالسياسة الدولية، لياقي المحور الثالث شارحا دور النفط في إزدياد اهمية البحر الاحمر استراتيجيا ، وبعدها تخلص الدراسة لخاتمة تتضمن عدد من النتائج التي تجيب على اسئلة البحث وتثبت فرضيته التي بنى عليها الدراسة ، وعدد من التوصيات التي قد تكون من الاهمية بمكان في موضوع البحث.

Abstract:

The Red sea acquired economic ,political ,military and strategy importance since ancient time ,thanks to it is geographical location in the middle of three continents(Asia ,Africa ,Europe).The link between the most important waterways in the world lies in the importance of the Red Sea in the fact that it is system is considered as a branch of the inflamed Middle East and is considered as the African security center that increased the strategic importance of the Red Sea after the discovery of the Arabian oil gulf, which served this study aims to clarify the strategic importance of the Red Sea. The effect of oil on this importance stands on the study on the premise Key is that people play a pivotal role in the increased.

مقدمه:

يعتبر البحر الأحمر واحدا من أهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم إذ لعب العامل الجغرافي دورا مهما في جعله يربط بين قارات ثلاث هي أفريقيا وآسيا وأوروبا، وتمثل قناة السويس في شماله شريانا ملاحيا له أهمية إستراتيجية ودولية مهمة، شكلت هذه الأهمية من البحر الأحمر نقطة تنافس دولي وجعلت البحر حاضرا في مجرى العلاقات الدولية ومستقبل العالم اجمع، هذه الأهمية التاريخية ظلت تكبر وتنمو بتطور الحضارات الانسانية، وفي العصر الحديث اصبح البحر الأحمر محور إهتمام لأغلب الدول سواء الدول العظمى الرامية لتحقيق مكاسب ومصالح سياسية وعسكرية واستراتيجية من موقعة أو الدول المبحر أورة والمطلّة عليه. وأغلب الدول المطلّة على سواحل هذا البحر عربية. باستثناء إسرائيل وإريتريا وهي دول عربية ذات ثقل سياسي وتاريخي ومؤثر في السياسة والعلاقات الدولية، مصر، السعودية، الأردن، السودان، اليمن، جيبوتي والصومال. وتبلغ نسبة مجموع هذه السواحل 90% من إجمالي سواحل البحر الأحمر.

الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر :

موقع البحر الأحمر:

يتمتع البحر الأحمر بموقع جغرافي واستراتيجي أكسبه أهمية إستراتيجية جعلت منه اهم الممرات المائية في العالم من الناحية الاقتصادية والعسكرية والامنية بعد ان كان يعتبر بحيرة عربية إسلامية في التاريخ الاسلامي، وترجع نشأة البحر الأحمر إلى حوالي 40 مليون سنة وهو جزء من الاخودود الافريقي العظيم الذي تكون في الحقبه الاسينية في الزمن الجيولوجي الثالث، وتميزت تلك الفترة بكثرة الانفجارات البركانية واتساع الحركات اللتوائية ونشوء ظاهرة الانكسارات في القشرة الارضية وأدت لبروز سلاسل جبلية وهضاب مرتفعة، ووديان، ومنخفضات كان منها منخفض البحر الأحمر⁽¹⁾.

ظل البحر الأحمر عاملا فعالا يربط البلاد المحيطة به ببعضها البعض وبغيرها من الدول عبر القنوات والممرات المائية في جزئه، وتسمية البحر الأحمر قد تكون اشتقت من التغيرات اللونية في مياهه اذ تميل لون مياهه للاحمر نتيجة لعمليات التمثيل الضوئي النشطة بفضل المادة المكونه لانسجة الطحالب العائمه على سطحه باعداد كبيرة وقد اتخذ عدة اسماء عبرالتاريخ كبحر الحجازوبحر القلزم نسبنا لمدينة القلزم على طرفه الشمالي⁽²⁾، توجد بالبحر الأحمر اكثر من 120 جزيرة معظمها غير مأهولة وبركانية التكوين واهم جزره دهلك، وجزر كمران، وحانيش كبير وحانيش صغير، ونو قار وعيون على الشاطي اليمني .

الموقع الجيوبولتيكي:

يتمتع البحر الأحمر بطول يقدر 1900 كيلومتر وأقصى عرض له 204 كيلومتر واقل عرض 19 كيلومتر عند باب المنذب، ومتوسط العمق 419 مترا أما امتداد الطول الساحلي على الجانبين فهو حوالي 4910,4 كيلومترات مقسمة بين دوله المتشاطئه على النحو التالي السعودية 1890 كيلومتر، حوالي 33,9 %، مصر 1425 كيلومترا (25,5%) إثيوبيا 1012 كيلومترا (18,16%) السودان 717 كيلومترا (12,8%) اليمن 442 كيلومترا (8,11%) جيبوتي 40 كيلومترا (7%) الاردن 17 كيلومترا (0,5%) اسرائيل 11,2 كيلومترا (0,2%) ومساحة سطحه 437الف كيلومتر مربع(3). تتفرع من البحر ذراعان في الطرف الشمالي تفصل بينهما جزيرة سيناء ويكونان خليجين هما خليج السويس من الشمال الغربي بطول حوالي 290 كلم وعرض 32 كلم، أما

الذراع الآخر والذي يمتد نحو الشمال الشرقي مكوناً خليج العقبة بطول حوالي 160 كلم وعرض بين 11-22 كلم. تكمن الأهمية الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر من مكونات وموارد الدول المتشاطئة لمياهه.

الأهمية الإستراتيجية :

لم تكن أهمية البحر الأحمر في العصور القديمة والوسطى أقل من أهميته في العصر الحديث، فقد كان البحر يمثل طريقاً مهماً للتجارة العالمية في تلك العصور، ومن زمن قديم ونتيجة لأهميته التجارية وقع البحر الأحمر تحت تأثير الصراع بين القوى العظمى، ادركت القوى الدولية الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر خلال القرن السادس عشر وما بعده حتى مطلع القرن العشرين، مما دفع تلك القوى إلى تطوير أساطيلها البحرية والعسكرية والتجارية والاستيلاء على الموانئ والمدن الساحلية لا سيما ذات الأهمية الإستراتيجية ولا زالت منطقة البحر الأحمر تشهد صراعات وتنافس بغرض السيطرة عليها وعلى مواردها خاصة بعد افتتاح قناة السويس في عام 1861م واكتشاف البترول في منطقة الخليج⁽⁴⁾ هذا فضلاً عن أهمية منطقة الشرق الأوسط المضطرب دوماً والتي يعتبر البحر الأحمر شريانها الرئيسي. 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.

يتميز البحر الأحمر بين الممرات المائية في العالم بموقعه المميز عند نقطة التقاء ثلاث قارات (آسيا، أفريقيا وأوروبا) ويعتبر شريان رئيسي لحركة النقل في العالم حيث يربط بين البحار المتصلة بالمحيط الهندي عن طريق باب المندب والمتصلة بالبحر الأبيض المتوسط بقناة السويس⁽⁵⁾ ويعتبر خليج العقبة المنفذ الوحيد لإسرائيل نحو أفريقيا وآسيا ويوجد في هذا البحر العديد من الجزر إلى جانب الخلجان ذات الأهمية الإستراتيجية، تطل عليه عشرة دول تتنافس الدول العظمى على السيطرة عليها لما تحمله الأراضي التي تقوم عليها تلك الدول في باطنها من ثروات خاصة بالبترول ولما لتلك الدول من أهمية إستراتيجية⁽⁶⁾.

ونظراً لهذه الأهمية فقد حرصت القوى الكبرى مثل الولايات المتحدة وفرنسا وإنجلترا والاتحاد السوفياتي السابق على أن يكون لها مواطنٌ أقدام ومناطق نفوذ فيه

اكتسب البحر الأحمر أهمية سياسية وإستراتيجية واقتصادية منذ عصور التاريخ السحيقة وذلك لان القدماء أيضاً عرفوا ميزة الربط بين الساحل الآسيوي والساحل الأفريقي وعرفو فيه ميزت الربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، ويقول المؤرخون أن الثابت وثائقياً أن الأهمية الإستراتيجية والمميزات الاقتصادية والسياسية للبحر الأحمر عرفت منذ أكثر من أربعة آلاف عام وربما في الألف الثانية قبل الميلاد، وترجع الريادة في كشف أهمية الإبحار عبر هذا البحر للفراعنة⁽⁷⁾ وزادت أهمية البحر الأحمر عبر العصور (رغم كثرة الشعب المرجانية على شاطئه وانحصار المجرى الملاحي في وسط مياهه الأمر الذي يجعل الملاحة فيه خطيره تحتاج ملاحين مهرة يحفظون ممرات البحر وشعبه) مع اتساع نطاق التبادل التجاري خارج النطاق المحيط بالبحر الأحمر بين الشرق والغرب وتطلعت الدول التجارية للسيطرة عليه كطريق حيوي لنشاطها التجاري الذي أصبح يمثل عصب حياتها الاقتصادية، هذا إلى جانب الثروة السمكية حيث توجد فيه

300 نوع من الاسماك. وقد برزت أهمية البحر الأحمر بشدة إبان أوقات الحروب والأزمات كما اتضح ذلك في حرب أكتوبر 1973م حينما أغلقت اليمن مضيق باب المندب أمام الملاحة الإسرائيلية بالتعاون مع مصر. وبرزت أهميته كذلك إبان حرب الخليج الثانية 1991 وأثناء حشد القوى التي هاجمت العراق عام 2003 حيث مررت عبره مختلف أنواع العتاد الحربي. ونظرا لكل هذه الأهمية حاولت الدول العربية خاصة المطلة عليه أن يكون لها دور في حفظ أمنه، فظهرت أفكار ذات صلة صادرة عن جامعة الدول العربية أواخر السبعينيات، حيث طرحت فكرة تشكيل قوة أمن عربية دائمة لمواجهة الأخطار التي تهدد أمن البحر الأحمر تكون تابعة مباشرة للأمانة العسكرية في جامعة الدول العربية. لكن هذه الأفكار لم تر النور لأسباب قطرية وإقليمية ودولية.

ويمكن رصد مميزات البحر الأحمر بتطبيق القواعد الجيوبولتيكية فيما يلي:-

1. موقع البحر الذي يتوسط القارات الكبرى الأساسية، وقد لعب دورا تاريخيا في ازدهار الحضارات الآسيوية والأفريقية والمتوسطية التي نشأت على شطآنه أو بقربها بفضل دوره كشريان حيوي لنقل التجارة فيما بين الشرق والغرب منذ عصور التاريخ وحتى اليوم.
2. يتميز كذلك بأنه يقع في الوسط بين البحار الشرقية والغربية ويشبه الجسر العائم بين الشمال والجنوب وبين الشرق والغرب .
3. يعتبر البحر الأحمر ممر استراتيجي لحركة الاساطيل الحربية ما بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي وصولا حتى الصين واليابان والمحيط الهادي، وما يحدث من مشاكل في بعض الدول المطلة عليه ليس بعيدا عن سياسات الدول الكبرى واستراتيجياتها لضمان أمنها القومي ومواردها الضرورية.
4. وهذه الميزة اكتسبها بعد اكتشاف بترول الخليج العربي بأنه يتوسط بين بحيرات البترول الضخمة التي مازالت تحتفظ باحتياطات ضخمة، وبين أكثر المناطق استهلاكاً لهذه السلعة الإستراتيجية باعتبارها تضم دول العالم الصناعية المتقدمة.
5. برزت أهمية أخرى للبحر الأحمر بعد قيام الكيان الصهيوني وإهتمام واعتراف الغرب به إذ يعتبر خليج العقبة مخرج وبوابة إسرائيل لآسيا وأفريقيا.
6. القواعد العسكرية وناقلات السفن الحربية الموجودة بالبحر الأحمر زادت من الاهتمام العالمي به لما تعنيه هذه السفن والقواعد في السلم والحرب في العالم.
7. توجد في جوف البحر ثروات معدنية ضخمة خصوصا الغاز الطبيعي والبتروك والحديد والذهب، مما دفع بعض دوله المتشأطئه للدعوة لعقد مؤتمرات لبحث مصير تلك الثروات والاتفاقيات بشأنها⁽⁸⁾.
8. يعتبر البحر الأحمر جسر بين بين دول مجلس التعاون الخليجي وأفريقيا وهو مكون رئيسي للأمن الاستراتيجي للطرفين.
9. يعد البحر الأحمر من الناحية الجيوبولتيكية أكثر اتساعا من الناحية الجغرافية، إذ لا يقتصر تأثيره على الوحدات التي تطل على البحر مباشرة بل يتعدى ذلك ليشمل الوحدات السياسية

التي ترتبط سياسيا واقتصاديا وعسكريا بالبحر الأحمر، ووفقا لذلك يعتبر البحر الأحمر منطقة ضعف عسكري وتدخل سكاني، واضطراب اجتماعي، وبؤره للأطماع الدولية، فضلا عن أن منطقة البحر الأحمر لا تتوقف على إرادة الاطراف الاقليمية القائمة فيها وإنما يتعدى ذلك إلى استراتيجيات القوى الكبرى التي تسعى لضمان وتأمين مصالحها في المنطقة⁽⁹⁾.

10. تعتبر جزر جنوب البحر الأحمر مواقع هامة لإنشاء القواعد العسكرية حيث يمكن أن تنطلق منها الأسلحة المختلفة من صواريخ وطائرات لإصابة الاهداف في أي موقع حولها، الأمر الذي يجعل من السيطرة عليها ميزة استراتيجية كبيرة تسعى الدول العظمى إلى تحقيقها.

11. بفضل اكتشاف البترول في الخليج العربي والجزيرة العربية وبفضل الجوع البترولي في أوروبا وأمريكا أصبح البحر الأحمر بكل مميزاته وخصائصه الجيوبوليتيكية أخطر محاور الصراع الدولي وملتقى أهم نقاط التحكم الاستراتيجي باعتباره حامل البترول ومعبّر التجارة الأساسية ومجال تدفق القوة العسكرية، مابين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي، وبين المحيط الهادي والمحيط الهندي، وبهذه المميزات إرتبط البحر الأحمر بالقرن الأفريقي وقناة السويس إرتباطا عضويا ومصريا سياسيا وعسكريا وأمنيا واستراتيجيا واقتصاديا، وبهذا المفهوم أصبح البحر الأحمر اليوم كما كان في الماضي محور الصراعات الإقليمية والدولية، فالمستفيدون من تجارة الشرق كانوا يحمون أمن طريق هذه التجارة بأساطيلهم وجيوشهم التي إحتلت العديد من البلدان الواقعة على هذا الطريق والمستهلكون للبترول اليوم يهيمنون ويدافعون ويجتهدون في تأمين طريق البترول بين الشرق العربي والغرب الأوروبي الأمريكي بأي ثمن ووصل الأمر للتهديد بحرب عالمية ثالثة أو حروب اقليمية ومحلية محدودة أو بحملات تأديب وردع عسكرية⁽¹⁰⁾.

12. اكتسبت خلجان البحر الأحمر أهمية خاصة، فخليج السويس ممر ملاحى مهم وهو الإمتداد الطبيعي لقناة السويس وفيه معظم آبار النفط المصرية ومداخله مضيق مهم وهو مضيق جوبال، ومضيق باب المندب في المدخل الجنوبي للبحر يمتد في المياه الإقليمية لثلاث دول هي اليمن جيبوتي وأريتريا ويستمد أهميته من أنه المنفذ الوحيد المتحكم في البحر الأحمر تماما من الناحيتين العسكرية والتجارية، أما خليج العقبة فهو المنفذ الوحيد لاسرائيل⁽¹¹⁾.

13. جلبت هذه الأهمية للبحر الأحمر النزاعات المباشرة وغير المباشرة على امتداد التاريخ، وطبيعة النزاعات فيه متداخله بين النزاعات ذات الطابع الدولي أو الاستراتيجي أو الاقليمي أو الحدودي أو الثقافي أو العرقي والعنصري، وأمثلة النزاعات المباشرة حوله التوترات بين السودان ومصر، والسودان وأثيوبيا، ومصر وأثيوبيا والنزاع الاثيوبي الاريتري وحتى النزاع وقضية اليمن لا تخرج من كونها ضمن النزاع على هذا البحر المتحكم في الكثير من التجارة والملاحة الدولية.

14. أما النزاعات غير المباشرة حرب الخليج الأولى والثانية، التوتر بين دول القارة الأفريقية ذات الصلة بالقرن (السودان - كينيا) إلى جانب الصراع العربي الإسرائيلي الذي شكلت فيه التحالفات دورا كبيرا في إبراز دور البحر الأحمر في الصراع.

النفط والبحر الأحمر:

النفط من أهم مصادر الطاقة في العالم وهو المصدر المحرك الأساسي للسياسة الدولية والاقتصاد الدولي، فالنفط منذ إكتشافه كمصدر للطاقة تربيع على عرش أولويات كل دول العالم المتقدمة والنامية ومازال يحافظ على موقعه هذا رغم ظهور مصادر أخرى للطاقة كالطاقة الشمسية، ولعل صموده نابع من طبيعة النفط نفسه.

تعريف النفط :

النفط أو البترول أو الزيت الخام أو الذهب الأسود عبارة عن سائل كثيف قابل للاشتعال بني غامض أو بني مخضر ويوجد في الطبقة العليا من القشرة الأرضية ، يتكون النفط من خليط معقد من الهيدروكربونات وخامة من سلسلة الامكانات التحتية كيميائياً، ولكنه يختلف من مظهره وتركيبه ونقاوته بشدة بحسب مكان استخراجه .

أهمية النفط :

هو مصدر من مصادر الطاقة ال الأولية الهامة طبقاً لاحصائيات الطاقة في العالم، كما يحرق هذا الزيت الخام ويستغل في انتاج الطاقة الكهربائية، وتشغيل المصانع وتحريك وسائل النقل والمركبات المعدة. وأكبر مستهلك للبترول في العالم الولايات المتحدة الامريكية إذ تستهلك 80 مليون برميل يوميا، هذا يعني أن 4 % من سكان العالم يستهلكون 25% من إنتاج العالم هذا وفق منحني الإنتاج الأمريكي .

يرجع تاريخ النفط الحديث إلى عام 1858م عندما تم إكتشاف حقل نفطي في ولاية بنسلفانيا ومنذ ذلك التاريخ أصبح النفط أحد اهم أسباب الصراع في العالم وشغل مساحة كبيرة من خريطة الصراع العالمي . مما شجع المقامرين للتكالب على المنطقة لحفر الآبار وأدى لتثقيف النفط حتى أثر ذلك على سعر البرميل، وبدأ رجل الاعمال جون دوكفلر يظهر إهتمامه بالصناعة النفطية وإستطاع أن يؤسس Standerdoil Btandardoil of Ohio عام 1907م واستطاعت شركته أن تسيطر على صناعة النفط الأمريكية عام 1911م وتركت شركته خلفها 33 شركة مستقلة وكان السبب الرئيس وراء هذا القرار هو تجاوز أمر النفط التجاري ودخوله في قضايا السياسة بصور قانون قضى بإدانة كل تحالف يقيد التبادل التجاري الحر عام 1895م.⁽¹²⁾

فتحت هذه المشاكل الباب أمام الشركات الأوروبية فظهرت الشركة البريطانية شل للنقل Shell وTranzpont والتي تأسست عام 1879م وكانت تعمل في تجارة اللؤلؤ والأصداف فتحوّلت لمجال النفط ، والشركة الهولندية التي تأسست 1883م Royal Dutch وتوحدت الشركتين عام 1907م تحت إسم رويال دوتشي شل .وبعد اكتشاف حقوق تكساس الفنية في الولايات المتحدة عام 1901م ظهرت شركتين استطاعت خلال الحربين العالميتين الوصول إلى مريئة الشركات الكبرى وهما جولف Gulf واستلمتها احدى الاسر الامريكية الغنية وشركة تكساسو Tecsaco وكونها رجال من ذوي الاهتمامات التجارية، وهما أن صناعة النفط تتطلب امكانيات مالية وتقنية ضخمة فتج أوز امكانيات ومقدرات الدول الغنية بالنفط في المنطقة العربية، اتجهت هذه الدول للاستعانة بالشركات الاجنبية الكبرى التي تمتلك المال والمعدات التي تتطلبها الصناعة النفطية وكانت اغلبها شركات امريكية أو روسية أو بريطانية، ومن هنا بدأت الولايات المتحدة الامريكية التحكم والتدخل في سياسات الدول المنتجة للنفط من خلال هذه الشركات التي كانت الدول

العربية من اشد الحاجة لها لاستخراج نفطها، لأن انتاج النفط ثم تصديره يتطلب معلومات استخباراتية وسياسية يمكن أن تتوفر لهذه الشركات لتحقيق الانتاج وبالتالي تصبح في متن أول الإدارة الامريكية فضلاً عن اعتماد الولايات المتحدة عن هذه الشركات في نشر الثقافة الغربية وتشويه الثقافة العربية الإسلامية التي كانت ومازالت خصبة في تلك الحقبة التاريخية في مناطق النفط والجديدة في الشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية بين الشركات النفطية الأمريكية - البريطانية . واستطاعت الشركات المنافسة أن تصل لتفاهات كرسى لها الوصول لجميع مناطق إنتاج وتسويق النفط في العالم فيما يعرف باتفاقية أوكاناكري في سبتمبر 1928م، وبذا أصبحت الكارتل تسيطر على سوق النفط وذلك بسيطرتها على نفط الكاريبي والشرق الأوسط .

وحتى عام 1927م حيث تم إكتشاف نفط العراق وكانت إيران هى مصدر النفط الوحيد في الشرق الأوسط، وتكونت شركة نفط العراق أربعة شركات :

شركة الزيت الانجليزية الفارسية .

شركة شل احاد شركات امريكية .

شركة النفط الفرنسية والتي انشئت برأس مال من الدولة الفرنسية من اجل استقلال نفط الشرق الأوسط وباكتشاف النفط في الخليج اثر وجوده في ايران بدأت المنافسة بين الشركات في التنقيب عن النفط في الكويت والبحرين والمملكة العربية السعودية في الثلاثينات القرن الماضي وبذا اصبحت الاخوان السبع يحتكر إنتاج النفط في الخليج العربي .

نفط الخليج والسياسة :

العلاقة بين السياسة والنفط قد لا تكون مقصودة ولا مخطط لها ولكنها طبيعية فقد تأتى العلاقة صدفة نتيجة لعوامل طبيعية أو فنية وقد تكون مجرد تحصيل حاصل بدون إستهداف للنفط ولكن أيضا قد تكون مقصودة ومخطط لها .

يؤثر النفط في السياسه من خلال تبني الدول النفطية سياسات تعتمد على مصالحها النفطية كذلك تؤثر شركات النفط في القرارات السياسية في الدول الديمقراطية، كذلك يؤثر النفط في السياسة عندما يستخدم النفط كوسيله لتمرير سياسه معينة كما حدث في الصراع العربي الاسرائيلي 56، 67، 73م

إعتمدت دول الخليج أو الدول النفطية العربية على عائدات النفط ولم تعمل على تنويع قاعدتها الاقتصادية المحلية، وأعطت الأفضلية لتراكم الفائض من الأموال العائده من النفط من الخارج من أجل تحقيق ريع مالي يحل تدريجياً محل النفط .

فتوزعت الأموال العربية على أسواق المال الدولية من الدول الصناعية ونشأت بنوك عربية دولية، ومن المؤكد أن المستفيد الأكبر من ذلك هي الدول الصناعية، ويعد ذلك دليل على غياب الإرادة السياسية للدول العربية النفطية التي أن وجدت لتمكنت الدول العربية من الاستفادة من فوائض البنوك فتعكس في عكس صورة التخلق البنى والاقتصادي الموجود، وحتى فكرة إيجاد ربح مالي ليحل محل عائدات النفط لمزيد من النتيجة الاقتصادية والحرص على السيطرة على النفط ومتابعته من قبل الدول الغربية وامريكا في ظل غياب الإرادة السياسية العربية.

وباكتشاف النفط في الخليج أثر وجوده في إيران بدأت المنافسة بين الشركات في التنقيب عن النفط في

الكويت والبحرين والمملكة العربية السعودية في الثلاثينات القرن الماضي وأصبحت شركة أو تنظيم الأخوان السبع يحتكر إنتاج النفط في الخليج العربي . ولأن الدول العربية في تلك الفترة كانت ذات اقتصاد تقليدي بسيط اضحت الشركات دولة داخل هذه الدول بتأسيس الطرق والمستوصفات الطبية، وفي تلك الفترة وجدت أمريكا أن إنتاج النفط في الخليج أقل تكلفة في إنتاجه في الولايات المتحدة وحتى لا يتم بيع نفط الخليج في السوق العالمي بسعر أقل من نفط أمريكا حرصت الشركات الأمريكية على توقيع إتفاق وموجبه سعر النفط بنظام (الخليج زايد) بمعنى يحدد حسب تكلفة انتاجه و ترحيله من الخليج الى المكسيك اي كان مصدره حتى تحافظ على بناء منافسة النفط الامريكي في الأسواق الأوروبية، وبذا حصلت الولايات المتحدة على ميزة البقاء على التصديرات الأمريكية، وذلك لأن الشركات البترولية هي التي تراقب عملية إنتاج البترول بكاملها مما جعل منها قوة اقتصادية عظيمة تحدد الاسعار بدون استشارة الدول المنتجة، وكفل هذا النظام للشركات أرباحاً طائلة واستفاد المستهلكون في أوروبا وأمريكا في السعر المستقر والمخفض، فنفت الخليج لعب دوراً بارزاً بعد الحرب العالمية الثانية في إعادة البناء الاقتصادي لأوروبا، وخطة مارشال قامت على استعمال النفط كمصدر للطاقة بصورة واسعة .

في فترة الحرب الباردة استطاعت أغلب الدول المنتجة للنفط الحصول على استغلالها السياسي وتحولت لفهم وإدراك الاستقلال الاقتصادي مما أثر على شركات النفط وارباحها وطبيعة علاقة هذه الشركات مع الدول المنتجة، وبدأت لذلك إيران اذ دخلت في نقاش طويل مع بريطانيا لاعطاء إيران حقها ومسمياتها الشرعية في عائدات النفط وادارة الشركات النفطية، 1951م مما دفع الإدارة البريطانية للتدخل وصولاً لقلب نظام الحكم وإعادة الشاب محمد رضا بهلول عام 1953 حيث رفعت حكومته اتفاقية عادت بموجبها الشركات الانجليزية الإيرانية للتنقيب في الحقول الإيرانية باسم (الشركة البريطانية) وقد تلى ذلك مبادرة الحكومة العراقية برئاسة عبد الكريم قاسم بقانون قاسم 1961م، الذي أجرى مف أوضاع مع بترول الفرات لتتنازل عن الأراضي العراقية غير المستقلة ولم تأتي المفاوضات نتائج فأصدر قانون رقم 80 قضى بحرمان الشركة من 99.5% من المناطق الممنوحة لها .

هذه المبادرات كان لها الفضل من توضيح المشاكل التي تعاني منها الدول النفطية مما أدى لتضامن تلك الدول وبروز منظمين علميتين مخفضتين هي منظمة الأقطار المحدودة للنفط الأوبك . جاءت بمبادرة من فنزويلا وضمن كل من السعودية - العراق - الكويت - فنزويلا 1960م وانضمت اليها قطر 1961م اندونيسيا 1962م 1962م - ابوظبي 1967م الجزائر 1969م نيجيريا 1971م الاكوادور 1973م الجابون 1975م.

أهداف المنظمة :

توحيد وتنسيق السياسة النفطية للدول الأعضاء وإتباع أصح الطرق لحماية مصالحها. وضع الخطط لضمان تبيان الأسعار في أسواق النفط الدولية. العمل على ضمان استمرارية النفط للدول المستهلكة وضمان وتأمين مصدر دخل ثابت للدول المنتجة، وضمان ربح معقول لرؤساء الأموال المستثمرة في مجال النفط .

المعوقات في طريق المنظمة :

واجهت المنظمة في معوقات داخلياً وخارجياً .

خارجياً تمثلت في :

الشركات المنتجة وواجهت الدول بردود افعال حريصة على ربحها .

الدول المستهلكة رأت ان هذه المنظمات كارثة عن طريق تدفق النفط المضيف لها .

المعوقات الداخلية :

تمثلت في اختلاف السياسات والانظمة بين الدول المنتجة للنفط والمكونة للمنظمة نفسها، فضلاً عن تعارض المصالح بين تلك الدول احياناً .

منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط :

أنشئت هذه المنظمة عام 1968م وضمن المملكة العربية السعودية - ليبيا - الكويت - الجزائر - البحرين - قطر - الإمارات العربية - مصر - سوريا - العراق، وتقوم على هدف واحد محدد وأساس وهو تنسيق السياسات النفطية بين البلدان العربية الأعضاء . وبالفعل عملت هذه المنظمة على إنشاء مشروعات عربية مشتركة في المجالات النفطية، مثل الشركة العربية البحرية لنقل البترول 1973م، شركة للاستثمارات البترولية 1971م، شركة البناء وإصلاح السفن 1974، الشركة العربية للخدمات البترولية 1975م، الشركة العربية للاستثمارات الهندسية 1980م . وبالفعل استطاعت هذه الشركات التأثير على مجمل المكاسب التي كانت تعود على الشركات الغربية واستطاعت أن تحقق شئ من السيادة عن المنتج لدول النفط العربية إلا أن هذه المكاسب ظلت محدودة في ظل سيطرة الشركات الغربية على تكنولوجيا النفط، والشركات العربية المنشأ نفسها تعتمد على الخبرة الغربية . ورغم أن الولايات المتحدة كانت ترى أن الشرق الأوسط منطقة مهمة لها وللاتحاد السوفيتي في ذلك الوقت لسببين

الأول : احتوائها على المخزون النفطي العالمي .

الثاني : قرب المنطقة جغرافياً للاتحاد السوفيتي، إلا أن قضية حظر النفط لم تكن في حسابان الادارة الامريكية والادارات الغربية للأمر الذي كان له بالغ الأثر في اقتصاديات الدول الغربية.

دور النفط في زيادة أهمية البحر الأحمر:

أولاً الموقف الغربي من قيام الدولة الاسرائيلية :

عرف الغرب الأهمية القصوى للشرق الأوسط لضمان مصالحها وأن النفط في الشرق الأوسط لا يمكن الاستغناء عنها، فجاء التفكير من وضع الكيان الاسرائيلي في المنطقة العربية لتنفيذ الأجندات السياسية في المنطقة ولكن الحكام العرب شعروا بخطورة مثل هذا الكيان وحذروا الولايات المتحدة وبريطانيا وبذلك الأمر الذي آخر قيام الكيان ولكن لم يلغى قيامه .

ففي 1945م طلب تشرشل من الملك عبد العزيز المساعدة في وقف الهيجان العربي ضد الخطط الصهيونية للتوصل إلى حل وسط مع الصهيونية وتهيئة الرأي العام العربي قال الملك : (إن ما تطلبه مني عمل من أعمال الخيانة لرسول الله (ﷺ) ولكل المسلمين والمواطنين، ولو إني أقدمت عليه لأضعت شرفي ودمرت روحي، أن لا أوافق على تنازل للصهيونيين فضلاً أن اقنع غيري وحتى إذا فعلت أن أفعل ذلك فلن

يكون من صالح بريطانيا « وإمّا سوف يكون عبئاً عليها لأن تأييد المصالح الصهيونية سوف يؤدي إلى اراقة الدماء وسوف ينشر الفوضى في العالم العربي، وهذا لن يكون في صالح بريطانيا وطلب وقف هجرة اليهود إلى فلسطين، وبعد أن قامت الحرب العالمية الثانية، ومع توازن في القوى وتناقص النفط الأمريكي أصبحت منطقة الشرق الأوسط من أهم وأغنى مناطق العالم بل أضحت بؤرة الإستراتيجية . وكانت الولايات المتحدة الامريكية ودول الغرب مجتمعة تنظر للمنطقة باعتبارها مخزونها الذي تلجأ اليه عند الحاجة، بل حتى أن مسارعة الغرب في الاعتراف بالكيان الصهيوني وسط المنطقة العربية .

يرى كثير من المحللين أن النظرة الغربية لها باعتبارها قطعة غربياً أقحمت بالقوة على الأراضي العربية ومنطقها في ذلك ارتباطها جوهرياً وسياسياً بالنفط العربي في الشرق الأوسط وهو الأساس في تبني الغرب لاسرائيل والقضية الصهيونية والدفاع عنها، وضمان مستلزمات القوة الاسرائيلية لضمان تدفق النفط العربي . وبالرغم من أن بعض الساسة ورجال الاقتصاد الأمريكي كانوا حذرين من التزام الولايات المتحدة المفتوح بالدفاع عن اسرائيل خاصة عندما استولت على منطقة سيناء في خمسينات القرن الماضي 1956م إلا أن الدعم لاسرائيل يظل عقر حاسم من الخطط الامريكية وعندما طبق العرب سياسة حظر النفط واجهت امريكا والغرب الاختيار بين النفط أم تسليح اسرائيل الأمر الذي جعل الخبراء يؤكدون للخارجية الامريكية ضرورة اتباع سياسة الوسط التي تستهدف أخذ الموقف بمزيد من الاعتبارات بمعنى أن تتخذ أمريكا سياسة متوازنة مع اسرائيل والعرب، دون اتخاذ موقف معادي للعرب يضر بالمصالح الامريكية ويتدفق النفط العربي لأمريكا وحليفاتها في الدول الغربية .

ثانياً عملية الحظر النفطي 1973م :

يلعب النفط دوراً رئيسياً في الاقتصاد العالمي فعليه يقع عائق إنتاج الطاقة سواء الكهربائية أو مستخلصات النفط كالبنزين والديزل التي تسير المركبات وتمد الصناعة بالوقود وقد لوحظ أثر البترول في الاقتصاد والسياسة عام 1973م حيث عانت معظم الدول الصناعية من شح في واردات النفط واضطرابات في اقتصادها (13)، حيث أعلنت الأوبك حظر تدفق امداد النفط إلى الولايات المتحدة والدول الأوروبية التي تؤيد اسرائيل في صراعها مع العرب (سوريا-مصر-العراق) وكان الهدف من ذلك الحظر دفع الدول الغربية لإجبار اسرائيل للانسحاب من الأراضي العربية المحتلة في حرب 1967م، وبالفعل أثبت حظر النفط الغربي أن من يملك النفط يملك القوة، وكان ذلك بمثابة إنذار للدول الغربية الداعمة لإسرائيل، و عرف الغرب أهمية نفط الخليج والبحر الأحمر الذي تسيطر عليه الدول العربية بعد الأزمات النفطية 1973م - 1974م وما يمكن أن يلعبه في الساحه السياسية الدولية فعملت على محاولة إسترداد الجزء الأكبر من الأرصدة الخليجية في إطار ما عرف بعملية إعادة تدوير الأرصدة البترولية، وذلك بعدة طرق :

1. تشجيع الاستثمارات العربية المباشرة في الغرب خاصة في الولايات المتحدة الامريكية .
2. تشجيع الصادرات الامريكية والغربية إلى دول المنطقة، وبعد عام 1974م تشير التقارير أن ثلثي عائدات دول الأوبك العربية من البترول أنفقت على إستيراد السلع والخدمات في الدول الرأسمالية وارتفعت قيمة الصادرات الامريكية والغربية لهذه الدول .
3. كما سعت مع الغرب لربط اقتصاديات دول المنطقة بالنظام الرأسمالي العالمي .

وسيطرت الغرب على دول النفط في الخليج تعني أن هذه الدول تصبح مع الزمن تابعة للغرب في عاداته وثقافته وبالتالي تصب في خانة المصالح والايديولوجيات التي تؤمن بها دول الغرب إذ استطاعت أن تحقق أبعاد غير اقتصادية أثرت في السياسة الدولية منها :

1. الترويج للأيدلوجية الليبرالية بإعتبارها الضمان الوحيد لأمن وتطور شعوب المنطقة خاصة بعد احداث 11 سبتمبر.
2. التأثير على صانعي القرار السياسي والنخب المثقفة والاعتماد عليهم لترويج القيم الغربية.
3. مواجهة ما أسموه الاسلام السياسي والأصولية تحت شعار مكافحة الارهاب .
4. الحد من خصائص الهوية الحضارية والثقافية العربية والاسلامية وما قد تشكله من أزمات في مواجهة النفوذ الغربي⁽¹⁴⁾.

وصلت الدول الغربية بعد عملية الحظر النفطي 73م الى أن البحر الأحمر هو الطريق الذي على الدول الغربية السيطرة عليه حتى لا تتكرر عملية السيطرة على إمداد النفط مره أخرى إذ يعتبر البحر الأحمر هو الشريان الناقل لنفط الخليج باعتباره أقصر الطرق الناقلة من الخليج إلى دول الاستهلاك في الغرب عن طريق البحر الأبيض عبر قناة السويس، فضلا عن اكتشاف أن مياهه تزرخ بكميات من المعادن والغاز الطبيعي والنفط كما سبقت الإشارة .

فكرة التنقيب والتعدين في البحر الأحمر ظهرت عام 1970م بالتعاون بين الحكومة السودانية وشركة التعدين الألمانية التي أخذت عينات من رواسب أعماق بحيرة اتلانتيس لتحليلها ومعرفة نوعية وكمية المعادن، إلا أن هذا التعاون لم يستمر لإرتفاع تكلفة التعدين في أعماق البحار ونتج عن ذلك تبرع الشركة الألمانية بالرواسب لمركز هيلموليتز لأبحاث المحيطات (كيل)، وفي عام 1974م شكلت لجنة سعودية سودانية لإستغلال المعادن في قاع البحر، لكن الاتفاقية لم تحدد تفاصيل تقاسم العائدات وتوزيع فرص العمل، وزاد الاهتمام بالتنقيب والتعدين في القرن الحالي لارتفاع أسعار النفط والمعاد⁽¹⁵⁾ ففي عام 2012م أعلن وزير البترول السعودي عن إكتشاف أرامكو حقل غاز في شمال المنطقة المغمورة من البحر الأحمر، وفي يناير 2013م أعلن الوزير نيه ارامكو حفر سبع آبار للنفط في المياه العميقة والضحلة في شمال البحر الأحمر ، وأخيرا طرحت مصر مزايده للبحث والتنقيب عن البترول في البحر الأحمر وفازت شركة شيفرون الامريكية بالقطاع الأول في المزايده، وانتهت شركة شلمبرجير الامريكية من عمليات المسح في باطن الارض بمنطقة البحر الأحمر وجاءت النتائج على نحو مبشر جدا⁽¹⁶⁾ ويتوقع الخبراء أن تشهد منطقة البحر الأحمر إكتشافات ضخمة في البترول، وذلك بالقياس بالمناطق المشابهة في الخصائص الجولوجية والبحث السيزمي والبيانات الجيوفيزيقية في المناطق التي أكتشف فيها البترول والغاز من قبل في البحر الأحمر مثل خليج السويس والمنطقة المقابلة له في السعودية⁽¹⁷⁾

أمن النفط والبحر الأحمر:

زاد الاهتمام بالبحر لاحمر خاصة مع ارتباط وظهور مفهوم أمن الطاقة ويعتبر مفهوم أمن الطاقة من المفاهيم الحديثة التي تم التركيز عليها واكتسبت اهمية كبيرة في السياسة الدولية خلال الأعوام الأخيرة، إلا أن سعي المجتمعات والدول إلى تأمين إحتياجاتها من الطاقة أمرا ليس بحديث⁽¹⁸⁾

ولحفظ أمن النفط كمصدر للطاقة كان من الطبيعي أن تسعى الدول النفطية للمحافظة على أمن البحر الأحمر، فقامت السعودية بوضع أسس وقواعد للمحافظة على أمن البحر الأحمر واعتبرته من ضمن أمن المملكة السعودية القومي، فالعلاقة بين الاقتصاد العالمي وأم الملاحة البحرية تتطور مع الزيادة في التجارة العالمية المنقولة بحرا ومن المعروف تضاعف نقل الحمولات البحرية العالمية منذ 2014 وحتى 2020م بينما يتوقع زيادة عدد منصات النفط والغاز لما يزيد عن 600 منصة بحلول 2030م الأمر الذي زاد من أهمية أمن وسلامة الملاحة البحرية وخاصة في البحر الأحمر الذي يعتبر شريان لنقل النفط بلا منازع.(19)، خاصة وأن البحر الأحمر أصبح مطمع لكل الدول الكبرى في سعيها للسيطرة على السياسة الدولية يجب عليها أن تتخذ مؤطي قدم في هذا البحر المتحكم في التجارة والساسية الدولية.

توصيات:

1. بضرورة التعاون بين الدول المطلة على البحر الأحمر لتحقيق المصالح المشتركة.
2. الإنتباه للتدخلات الإقليمية والدولية التي تهدف لخدمة مصالحها وخلق الفتن بين الدول المطلة على البحر الأحمر.
3. ضرورة وضع إطار قانوني يحدد حقوق وواجبات الدول المطلة على البحر الأحمر.
4. الإبتعاد عن سياسة المحاور والتحالفات التي تضر بالتعاون بين الدول المطلة على البحر الأحمر.

المصادر والمراجع:

- (1) عبدالله شاعر الطائي، النظرية العامة للمضايق، مطبعة الاستقلال 1974م، ص 365
- (2) ابن إياس، بدائع الزهور في وقائع الدهور، الجزء الرابع، القاهرة: مطبعة ليدن، 1960م، ص 109
- (3) د. صالح محروس محمد، ماهي الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر؟، إبريل 2017م، بيروت: إصدارات الميادين، ص 2
- (4) جمال عبدالرحمن رستم، التنافس الاقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المتشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، يناير 2020م
- (5) امال ابراهيم محمد، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني: صنعاء، 1993م تنفيذ دار الفكر العربي: بيروت، ص 19.
- (6) المعز فاروق محمد احمد، إسرائيل والصراع الاستراتيجي في القرن الافريقي، الخرطوم: شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، 2010م، ص 110
- (7) صلاح الدين حافظ، صراع القوى العظمى حول القرن الاريقي، الكويت: عالم المعرفة، 1982م، ص 62
- (8) الشبكة العنكبوتية للمعلومات، أنس بن فيصل الحجري، اقتصادي متخصص في الطاقة، «النفط والسياسة أم السياسة والنفط»، موقع مقالات اندبندس العربي، إبريل 2019م، 30 مايو 2020م، الساعة 4 عصر
- (9) كريم مطر حمزة الزبيدي، الصراع الدولي في البحر الأحمر بين الماضي والحاضر، القاهرة: مكتبة نور، ص 22.
- (10) صالح محروس محمد، مصدر سبق ذكره.
- (11) الإنترنت: محمد حماد، غاز البحر الأحمر يستقطب الاستثمارات العالمية، الثلاثاء 7 يناير 2020م موقع العربي، الخميس 2020/5/6 الساعة 1 ظهرا
- (12) الصادق جمعة احمد، التنافس الدولي على ثروات بحر قزوين، جامعة الزعيم الازهري، 2011م بحث دكتوراه غير منشور.
- (13) اميرة على احمد، النفط والسياسة الدولية، كتاب منهجي، جامعة الزعيم الازهري كلية العلوم السياسية والدراسات الإستراتيجية، مطبعة جامعة الزعيم.
- (14) الشبكة العنكبوتية للمعلومات -موقع ويكيبيديا الخميس 21 مايو 2020م سعت 2 ظهرا.
- (15) (دكتور نبيل رور، الصراع على النفط والغاز وأهمية منطقة الشرق ال أوسط الاستراتيجية، العدد 96 منشورات المركز العربي للبحوث والدراسات، الدوحة، 2016م.

(16)-froese,Ranier(2009)”fishbase” Retrieved 2009-03-12Unknown parameter ICOAU-THORS=IGNORED(Iauthor=suggested)

(17) محمود عسكر، حقول النفط نفوذ اقتصاد مصر للإنتعاش قريباً، موقع اليوم السابع، الخميس 2020/5/6 الساعة 10م

(18) نورهان الشيخ، سياسة الطاقة الروسية وتأثيرها على التوازن الاستراتيجي والعالمي، 2009.

<http://ia600907.us.archive.org/19/rusia001/pdf> (19)

(20) جمال عبدالرحمن رستم، مصدر سبق ذكره