



جامعة القاهرة  
معهد البحوث والدراسات الأفريقية

# مجلة الدراسات الأفريقية

- \* رحلة حج ممسا موسى ... قراءة جديدة في ضوء تأويلات الشكري
- \* الدوافع السياسية للحرب في مجتمع السودان الغربي
- \* بعض المناظر الصخرية ذات المللوث البني في تلسيلي ناجر خلال مرحلة الرعي (٤٠٠٠ ق.م - ٢٠٠٠ ق.م)
- \* شواهد المقبرة الملكية في زنجبار مصدرًا لتاريخ أسرة البوسعيد (١٨٤٣ - ١٩٧٠)
- \* الحرب والذهنية في مجتمع السودان الغربي إبان القرنين ٩ - ١٠ هـ / ١٥ - ١٦ م
- \* النزاع الفرنسي البريطاني حول إقليم إبيما وتعيين حدود غينيا وسيراليون (١٨٩٣ - ١٩٠٣)
- \* تصوير الشعر الأمهري لموجات الجفاف والمجاعة في إثيوبيا
- \* عبارة السبب في اللغة السواحلية «في ضوء منهج تحليل المكونات المباشرة»
- \* الهجرة الدولية الأفريقية
- \* أثر التغيرات المناخية على الأمن الغذائي في إقليم الساحل الأفريقي
- \* جرائم المخدرات في محافظة مطروح «دراسة جغرافية»
- \* مضيق باب المندب دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوسياسية
- \* أهمية التمثيل الدبلوماسي في إدارة العلاقات الدولية (دراسة مقارنة بقطر الإسلامي والتقنين الدولي العام)
- \* دور المجتمع المدني الأفريقي في الآلية الأفريقية لمراجعة النظراء
- \* دور قطاع النفط في تحقيق التنمية الاقتصادية
- \* مجتمع الفالنتي والضوابط الاجتماعية في غانا «دراسة في الأنثروبولوجيا الاجتماعية»
- \* واقع السياسات التعليمية في ماليزيا ومدى استفادة الجزائر من هذه التجربة

٢٠١٤

العدد ٣٦

## مضيق باب المنذب

### دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوستراتيجية

د/ أنور سيد كامل عامر(\*)

#### ملخص البحث :

تهدف الدراسة الحالية إلي التعرف علي مضيق باب المنذب كونه أحد أهم الممرات المائية في العالم. ودوره تاريخياً علي المستوي الدولي والاقليمي في تطوير حركة التجارة الدولية. حيث يعد موقع المضيق من أخطر المواقع الجيوستراتيجية علي خريطة العالم السياسية، ويلعب دوراً كبيراً في العلاقات الدولية كونه أحد بؤر الصراع الدولي. لذا جاءت هذه الدراسة لمحاولة تتبع الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب تاريخياً، ووضع تعريف قانوني وتحديد جغرافي له، فضلاً عن دراسة التجارة الدولية في المضيق، ومحاولة رصد الأبعاد الجيوستراتيجية والصراعات الدولية للسيطرة علي المضيق. وفي سبيل تحقيق ذلك اتبع الباحث المنظور الجغرافي السياسي والجيوستراتيجي مستنداً إلي عددًا من المناهج البحثية ومنها المنهج التاريخي في التعرف علي الخلفية التاريخية للصراع الدولي حول المضيق، والمنهج الوصفي التحليلي في التعرف علي الوصف الجغرافي لموضع المضيق، ثم تحليل الأهمية السياسية والجيوستراتيجية، إضافة إلي إتباع الأسلوب الكمي والكارتوجرافي في تصميم مجموعة من الخرائط والأشكال البيانية التي تساعد علي عرض وإظهار نتيجة البحث.

#### الكلمات الدالة :

مضيق باب المنذب - الأهمية السياسية - الأبعاد الجيوستراتيجية - الصراعات

الدولية - إسرائيل.

(\*) مدرس الجغرافيا السياسية ونظم المعلومات الجغرافية - كلية الآداب - جامعة بني سويف.

## توطئة :

تتجسد أهمية المضائق البحرية في كونها نقطة عقدية تتجمع عندها وتفترق طرق الملاحة البحرية، ومن ثم كانت دائماً نطاقاً للصراع ومطمعاً للتحكم من قبل الدول الكبرى، فالسيطرة علي المضيق تعني غلق المعبر البحري والتحكم في طرق الملاحة. وتتفاوت قيمة المضائق وفقاً لأهمية المناطق المطلة علي البحار التي يربطها المضيق، ووفقاً لحركة التجارة بين أرجاء موانئ هذه البحار والبحار المجاورة. وقد يساعد وجود مضيق بحري علي إبراز أهمية بعض الجزر القريبة منه، أو قد يؤدي إلي إزدهار دول مطلة عليه، أو مدن قريبة أو مشرفة عليه قد تستخدم كمحطات تزويد للوقود والمؤونة للسفن Coaling Station (فايز العيسوي، ٢٠٠٠ : ٢٢١).

وإنطلاقاً من هذه الأهمية فإن الدراسة الحالية تهدف إلي التعرف علي مضيق باب المندب كونه أحد أهم الممرات في العالم. وقد أدي دوراً دولياً وإقليمياً مهماً منذ عدة قرون وأسهم في تطوير حركة التجارة الدولية، ولم تكن الملاحة فيه آنذاك خاضعة لمعاهدات دولية بل كانت تخضع لنظام التراخيص الذي لا يفرض شروطاً علي السفن مادام مرورها سريعاً من دون توقف. كما تهدف الدراسة إلي التعرف علي هذه المنطقة من الناحية الاقتصادية والجيوسراتيجية، وتوضيح أسباب توجه السياسات الخارجية الدولية تجاه المنطقة وأهدافها التي تريد تحقيقها سواء أكانت تلك الأهداف سياسية أم اقتصادية أم عسكرية، حيث يعد موقع مضيق باب المندب من أخطر المواقع الجيوسراتيجية علي خريطة العالم السياسية، ويلعب دوراً كبيراً في العلاقات الدولية، وبحكم كونه طريقاً بحرياً استراتيجياً فقد أصبح إحدى بؤر الصراع الدولي، وجزءاً مهماً من الاستراتيجية العالمية، مما حفز الدول الكبرى للسعي لإحكام السيطرة عليه وإيجاد موطئ قدم فيه.

وفي القرن التاسع عشر وبخاصة منذ افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م اكتسبت قضية المضيق أهمية عالمية دفعت الدول الاستعمارية «بريطانيا وفرنسا وإيطاليا» إلي احتلال المنطقة والتأثير علي مصائرها. هكذا ساعدت هذه الدول علي خلق

صراعات جديدة في المنطقة عندما وسعت إطار الصراعات القائمة بل وأضافت إليها عناصر عرقية وإقليمية أيضاً (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ١٥).

وما زاد من أهمية المضيق في العصر الحديث هو اكتشاف البترول في الدول المحيطة به، حيث تسيطر هذه الدول علي احتياطي نفطي كبير يقدر بنحو ٧٣٠ مليار برميل، كما يمر عبره نحو ٤٠٪ من شحنات البترول العالمية المنقولة بحراً (أكثر من ١٧ مليون برميل يومياً)، وهو ما يشكل نحو ٩٠٪ من البترول الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط، فضلاً عن نحو ٢ مليون برميل من المنتجات البترولية المصفاة تمر أيضاً عبر هذا المضيق (International Energy Agency, 2010: 39).

وفي ضوء ما سبق يتناول البحث موضوع مضيق باب المندب؛ وذلك من منظور الجغرافيا السياسية، مستعيناً بعدد من المداخل البحثية، والتي لا بد منها في إجراء الدراسة، حيث تم إتباع المدخل التاريخي في التعرف علي الخلفية التاريخية للصراع الدولي حول المضيق، كما تمت الاستعانة بالمدخل الوصفي التحليلي في الوصف الجغرافي لمنطقة المضيق، ثم تحليل الأهمية الجيوستراتيجية، هذا إضافة إلي إتباع بعض الأساليب الجغرافية كالأسلوب الكمي الذي يستخدم في تطبيق بعض التحليلات الرياضية، والأسلوب الكارتوجرافي الذي يستخدم في تصميم مجموعة من الخرائط والأشكال البيانية التي تساعد علي عرض وإظهار نتائج البحث.

وينقسم هذا البحث إلي أربعة عناصر تسبقها مقدمة، حيث تناول العنصر الأول الخلفية التاريخية لمضيق باب المندب، وأفرد العنصر الثاني للتعريف القانوني والجغرافي للمضيق، في حين تناول العنصر الثالث دراسة الصادات النفطية عبر المضيق، وأختتم البحث بدراسة الأبعاد الجيوبوليتيكية والصراعات الدولية للسيطرة علي المضيق.

### أولاً: الخلفية التاريخية لمضيق باب المندب:

تعد دراسة البعد التاريخي جزءاً كبيراً من أي دراسة علمية جادة، فبدون العمق التاريخي يصبح التحليل الجيوستراتيجي مجرد حقائق سطحية، ويصبح مجرد عرض للأحداث الجارية. ومن الممكن عرض لدور التاريخ في منطقة مضيق باب المندب من خلال تقسيمها إلي فترات تاريخية كالتالي:

## \* الفترة التاريخية الأولى : قبل عام ١٤٩٨ م:

وتعد هذه المرحلة برمائية، حيث كان البحر الأحمر ببساطة بحر داخلي يصل ما بين الجزيرة العربية والأراضي الأفريقية في أجزاء عدة منه. وكان البحر الأحمر الطريق الرئيس للتجارة من الشرق إلى الغرب، حيث كانت تحمل البضائع في البحر الأحمر وعن طريق القوافل تنقل إلى البحر المتوسط.

وخلال تلك الفترة كانت وظيفة المنطقة خدمة تجارة المنطقة التي تحيط بها، إذ كان عدد سكان العالم محدودًا وكانت حاجاتهم محدودة أيضًا، وكذلك كانت القدرات البحرية فوق مياهه ضئيلة إذ لم يكن من رابطة تصل بين الشرق والغرب. ولم تكتسب المنطقة أهميتها الجيوستراتيجية إلا تدريجيًا. وإذ بدأ العالم خارج المنطقة يعرف الإمكانات البحرية التي تحفل بها فقد ازدادت الملاحة في مياهها علي يد جماعات متوالية وشعوب أجنبية منها الفراعنة والإغريق والعرب والرومان والأحباش والبيزنطيون (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٣٩)، حيث أبحر الفراعنة في مياه البحر الأحمر قاصدين جنوب الجزيرة العربية وبلاد بنت (المناطق الساحلية المحيطة بباب المنذب بما فيها الصومال حاليًا) باحثين عن البخور لمعابدهم وعن مواد أخرى مثل اللبان والصندل والمر والصبغ العربي والعاج والأخشاب العطرية والراتنج. ويقال أن أولي الحملات العسكرية التي قام بها الفراعنة تمت بين ٢٧٤٣ و ٢٧٣١ ق.م، وقد تبعتها حملات أخرى بما فيها الحملات الشهيرة التي تمت بين عام ١٥٠٠ و ١٤٧٩ ق.م، كذلك غزا الأغريق شعوب البحر الأحمر بين عامي ١٩٨٠ و ١٩٣٥ ق.م (محمود نعاة، ١٩٧٤: ٥).

## \* الفترة التاريخية الثانية: من عام ١٤٩٨ : ١٨٦٩ م:

بدأت هذه الفترة بالاكتشافات البرتغالية لطريق دوران حول إفريقيا إلى المحيط الهندي، وأيضًا إلى البحر الأحمر من خلال خليج عدن وباب المنذب. وكان هذا في القرن الـ١٥، وأصبح هذا الطريق البحري الرئيسي الذي يربط بين الشرق والغرب.

وسيطر هذا الطريق علي التجارة التي كانت تمر عبر الطريق القديم من خلال باب المنذب. وأصبح الطريق القديم ذات أهمية ثانوية تقتصر علي التجارة الساحلية. ونتيجة لذلك حدث تحول جذري في حركة التجارة. وتوقف تقريباً مرور التجارة عبر البحر الأحمر، وعليه تدهورت أهمية الموانئ وبالتالي دول البحر الأحمر.

وحاولت فرنسا الحصول علي بعض الامتيازات عن طريق تخفيض رسوم مرور تجارتها عبر مصر. وكان ذلك الاهتمام منصباً علي العمل علي حفر قناة السويس لتصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر (Al-yadoomi,1991: 8-10). وفقدت المنطقة كثيراً من أهميتها الاستراتيجية والتجارية بعد إكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، ومنذ ذلك الحين عقد البرتغاليون عزمهم علي الحيلولة دون أن يكون البحر الأحمر خطاً تجارياً بين الشرق والغرب انطلاقاً من رغبتهم في حرمان دول المنطقة من مزاياها الاقتصادية والجيوسراتيجية.

#### \* الفترة التاريخية الثالثة : ١٨٦٩م: المرحلة الراهنة:

بدأت الفترة الثالثة بحدث ثوري أعاد إلي البحر الأحمر دفعة واحدة أهميته التقليدية علي الصعيد الدولي بوصفه طريقاً بحرياً. هذا الحدث هو افتتاح قناة السويس في عام ١٨٦٩م. فبعدما خاض البحر الأحمر غمار المنافسة مع الخليج العربي ومع رأس الرجاء الصالح عاد إلي مركز الصدارة من جديد؛ عندما اتصلت قناة السويس بالبحر المتوسط، تلك القناة التي جعلت البحر الأحمر أكبر عامل مساعد في جغرافية النقل، كما أعادت توحيد القارات، بل وشكلت صدمة اهتزت لها القيم الجيوسراتيجية بما نجم عن ذلك من آثار بالنسبة إلي العلاقات البشرية والدولية(عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٤٨-٥٣).

وعليه تحولت التجارة إلي مضيق باب المنذب ومنه إلي البحر الأحمر، الذي أصبح أكثر قوة وأهمية بعد أن أصبح أقصر وأسرع طريق بين الشرق والغرب. وقربت القناة المسافات إلي نحو النصف(\*)، هكذا عاد مضيق باب المنذب

ليحتل مكانته المهمة فوق خريطة العالم. ومنذ عام ١٩٣٠م ومع بداية تدفق البترول في منطقة الخليج حدث تغير جوهري في وظيفة المضيق، حيث تحول من مجرد طريق مائي لنقل السلع والمسافرين إلي طريق البترول الأول، والممر الاستراتيجي الأهم في تجارة البترول الدولية.

وإذ وقعت القوي الإمبريالية (بريطانيا وفرنسا وإيطاليا) تحت تأثير الأهمية الاستراتيجية الكبيرة والمفاجئة للمنطقة ولا سيما بعد افتتاح قناة السويس، فقد عمدت إلي تثبيت أقدامها قرب باب المنذب بسلسلة من عمليات الاحتلال (جلال يحيي، ١٩٦٢: ٢٦).

وبدأ اهتمام بريطانيا بالسيطرة علي المنطقة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر عندما حاولت عقد صفقات مع حكام مصر من المماليك أملاً في أن تفوز بمزايا استراتيجية في البحر الأحمر، وفي سبيل منع أي قوي استعمارية منافسة أخرى من إنشاء قواعد عسكرية في المنطقة وقعت بريطانيا معاهدة مع مصر في عام ١٨٧٧م تعترف فيها بسيادة مصر وهي في ظل الحكم العثماني علي كل السواحل الأفريقية علي البحر الأحمر، بما في ذلك خليج عدن. وفي عامي ١٨٦٩م و ١٨٨٢م ضمت بريطانيا مزيداً من الأراضي العدنية منشئة بذلك مستعمرة عدن بل واحتلت مصر نفسها عام ١٨٨٢، مخالفة بذلك معاهدتها معها عام ١٨٧٧، كما احتلت أيضاً مينائي الصومال «زيلع وبربرة» عام ١٨٨٤م، ثم السودان عام ١٨٩٩، وبررت هذه الأعمال كلها علي أساس أن تلك المناطق كانت تحت سيادة العثمانيين الذين لا تُلزمها تجاههم معاهدة ١٨٧٧، وتم احتلال زيلع وبربرة بدعوي أن بريطانيا تريد أن تحفظ النظام في المنطقة وأن تحمي مصالحها في عدن والمنطقة بأسرها. ومن ثم استخدامها في تدعيم القاعدة البحرية البريطانية في عدن. بل وتم إدراجها في إطار الاستراتيجية البريطانية الدولية كقواعد للعمليات العسكرية البريطانية ضد دول المحور فيما بعد (جلال يحيي، ١٩٦٢: ٦٧ - ١١٦).

علي أن بريطانيا لم تستطع بعد احتلالها لمصر أن تمنع احتلال فرنسا وإيطاليا لمناطق أخرى في البحر الأحمر، وإذا كانت مصر قد حصلت علي استقلالها السياسي بعد عام ١٩٣٧م، إلا أن بريطانيا وفرنسا وإسرائيل هاجمتها مجددًا بعدما أمتت مصر شركة قناة السويس عام ١٩٥٦م، أما السودان فقد حصل علي استقلاله عام ١٩٥٦م، فيما أصبح الصومال البريطاني مستقلاً في ٢٦ يونيو ١٩٦٠م. ثم نالت عدن وبقية مناطق جنوب شبه الجزيرة العربية استقلالها في ٣٠ نوفمبر ١٩٦٧م لتصبح جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية. من هنا يمكن القول بأن بريطانيا تركت منطقة البحر الأحمر بحلول عام ١٩٦٧م. ويعزي اضمحلال الوجود البريطاني في المنطقة إلي العوامل التالية (محمود نعاة، ١٩٧٤: ١١١).

١ - انهيار الاستعمار القديم.

٢ - انهيار الامبراطورية البريطانية وضعف قوتها.

٣ - صعود قوة الولايات المتحدة مع اعتماد بريطانيا علي حاملات الطائرات والغواصات النووية الأمريكية التي تحمي مصالح الولايات المتحدة ومصالح أصدقائها علي السواء. ٤- المقاومة الوطنية ضد الاستعمار البريطاني.

أما فرنسا فقد رسخت أقدامها علي الساحل الأفريقي للبحر الأحمر وخليج عدن قرب باب المندب بغية موازنة الوجود البريطاني في عدن، ومن خلال المعاهدات التي أبرمها الفرنسيون مع رؤساء قبائل عيسي المحليين بسطوا حمايتهم علي المنطقة. ثم احتلوا مينائي أوبوك وتاجورا في عام ١٨٨٤، ١٨٨٥م، وميناء جيبوتي عام ١٨٨٨، واستخدم الفرنسيون ميناء أوبوك كمركز لعملياتهم العسكرية في المنطقة. أما المناطق التي احتلوها والمعروفة حاليًا بدولة جيبوتي فقد استخدمها الفرنسيون كنقاط إمداد لسفنهم المارة خلال مضيق باب المندب. كذلك أتاحت هذه المحميات للفرنسيين الاستمرار في مواصلاتهم البحرية مع الشرق الأقصى بعيدًا عن أي تدخل بريطاني. وعلي الرغم من المنافسة الحادة بين بريطانيا وفرنسا علي المناطق الإفريقية القريبة من باب المندب إلا أن كلتا الدولتين اتفقتا علي تجنب الصراع وإتباع أسلوب التفاوض

بدلاً منه. هكذا تم في لندن التوصل إلي اتفاق في فبراير عام ١٨٨٨م؛ جري بموجبه تقسيم الساحل الصومالي؛ فاحتفظ الفرنسيون بالمناطق التي تشكل حالياً جيبوتي. وفي سبيل استغلال موارد افريقيا؛ اتفقت فرنسا مع امبراطور أثيوبيا في عام ١٨٩٤م علي بناء سكة حديد تربط أديس أبابا بالبحر الأحمر عن طريق ميناء جيبوتي، حيث تشحن المنتجات والخامات الأولية الافريقية عل متن سفن متجهة إلي أوروبا، وقد منح الفرنسيون جيبوتي استقلالها في ٢٧ يونيو ١٩٧٧ (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٥٥).

وبالنسبة إلي إيطاليا فقد تولد لديها الدافع نحو التوسع التجاري والبحري في البحر الأحمر خصوصاً بعد افتتاح قناة السويس، وإنطلاقاً من حاجتها إلي منفذ خارج البحر المتوسط، ومن القوة التي اكتسبتها بعد قيام وحدة الولايات الإيطالية عام ١٨٦١م. وإذ ظهر الإيطاليون للمرة الأولى علي ساحل البحر الأحمر عام ١٨٦٩م فقد استهلوا وجودهم الرسمي في عصب وقاموا بتحويلها إلي مستعمرة عام ١٨٨٢م. وفي عام ١٨٨٥م احتلت ميناء مصوع. واتخذوا من عصب منطلقاً للتوسع الإيطالي الامبريالي في البحر الأحمر. حيث عمدوا إلي احتلال المناطق المجاورة لها فأنشأوا بذلك ارتيريا علي شكل مثلث مساحته ٥٠ ألف ميل مربع، وفي عام ١٩٢٥م أكملت إيطاليا احتلال الصومال. وبعدها تحالفت إيطاليا مع ألمانيا في الحرب العالمية الثانية. قامت بريطانيا باحتلال ارتيريا في إبريل ١٩٤١م. كذلك هاجمت بريطانيا في العام نفسه الصومال الإيطالي، وبقيت ارتيريا تحت الإدارة البريطانية حتي عام ١٩٥٠م؛ عندما أعادت بريطانيا الصومال الإيطالي إلي إيطاليا كإقليم تحت وصاية الأمم المتحدة. وأصبح الصومال الإيطالي مستقلاً في يوليو ١٩٦٠م وانضم في اليوم نفسه إلي الصومال البريطاني ليشكلا ما يعرف اليوم بجمهورية الصومال الديمقراطية. وإذ خسر الإيطاليون ارتيريا غادروا منطقة البحر الأحمر الذي قال عنه موسوليني يوماً ما «إذا كان البحر الأحمر هو مجرد طريق لبريطانيا فهو شريان الحياة بالنسبة إلي إيطاليا» (أجيه يونان، ١٩٧٩: ٣٧) و(جلال يحيي، ١٩٦٢: ٩٦-٩٧) و(عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٥٥-٥٦) و(Farer, 1979: 15-16).

وهكذا يتضح أن منطقة مضيق باب المندب كانت محط اهتمام الدول الاستعمارية قديماً وحديثاً، وكانت كل جهة تحاول السيطرة عليها، نظراً لأهميتها الجيوستراتيجية إنطلاقاً من كونها أحد أهم الممرات الملاحية عالمياً، وهو عامل إغراء لتنافس القوي العظمي علي مر العصور وحتى وقتنا الحاضر.

### ثانياً: التعريف القانوني والجغرافي لمضيق باب المندب:

المضيق عبارة عن شقة مائية تصل بين سطحين مائيين، ويفصل منطقتين يابستين أو أكثر عن بعضهما. وقد يقل عرض المضيق ليصل إلي بضعة مئات من الأمتار كالمضايق التركية، وقد يتسع عرض المضيق ليصل إلي ٣٢ كم وأكثر، وتنطبق القواعد الخاصة بالمياه الإقليمية والدولية علي المضائق، فإذا كان عرض المضيق أكثر من ستة أميال وعلي فرض أن عرض المياه الإقليمية أقل من ثلاثة أميال، فلا بد أن شقة مائية في وسطه تصبح مياهاً دولية، أما إذا كان عرض المضيق ثلاثة أميال فإنه يصبح مياهاً إقليمية صرفة، ويصبح للدول المحيطة به حق السيطرة عليه ويحدد نصيب كلا منها من المضيق بخط يمر في وسطه (محمد الديب، ١٩٨٩: ٣٦٠).

وتعد المضائق طرقاً عبر أو بين كتل يابسة، وتؤدي إلي تقصير المسافات بين الدول، وقد كانت معظم المضائق في وقت ما مراكز كبيرة لمرور التجارة العالمية علي الرغم من أنها قد لا تؤدي هذه الوظيفة في الوقت الحاضر. ومثال ذلك لا يمر بمضيق ماجلان ومضيق بهرنج سوي عدد قليل من السفن، أما مضيق جبل طارق وباب المندب والدنمارك وهرمز وملقا فما زالت محتفظة بأهميتها التجارية الكبيرة. ونظراً للأهمية التجارية والبحرية والاستراتيجية لبعض المضائق فإن القوي العالمية تبذل ما في وسعها حتي تحول دون وقوع هذه المضائق كلياً أو جزئياً تحت سيطرة دولة معادية، وبالتالي تعمل علي بقاء الطرق البحرية مفتوحة ومؤمنة لسفنها، ومن أحسن الأمثلة علي ذلك سيطرة بريطانيا علي مضيق جبل طارق وفوكلاند وملقا وباب المندب. ولم تكتمف إنجلترا بما تنص عليه القوانين الدولية بخصوص حرية الملاحة بل احتلت المناطق السابقة نظراً لأهميتها الاستراتيجية لتأمين مرور السفن البريطانية (محمد الديب، ١٩٨٩: ٣٦١).

ويُعرف المضيق لغويًا بأنه «كل ماضق من الأماكن والأمور» (ابن منظور، ١٩٥٦: ٢٠٩)، في حين عرفها «أبو هيف» بأنها تلك الممرات البحرية التي توصل بحرين، وهي إما طبيعية وتشمل المضائق والبواغيز وإما صناعية وتشمل القنوات (علي أبو هيف، ١٩٧٥: ٤٥٥)، وقد عرفها «سرحان» بأنها الفتحات الطبيعية التي لا يتجاوز اتساعها عرض البحر الإقليمي والتي تصل بحرين (عبد العزيز سرحان، ١٩٦٩: ٣٤٩). وقد اشترط «داود» للمضيق صفة جوهرية تتمثل في كونه يصل بين جزئين من أعالي البحار وأن يكون مستعملًا للملاحة الدولية (عبد المنعم داود، ١٩٩٩: ١٠٠).

وعرفت محكمة العدل الدولية في إبريل ١٩٤٨م المضيق الدولي بأنه الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادة لأغراض الملاحة الدولية، وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في آن واحد هما الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه للملاحة الدولية، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك التي تصل بحرًا عاليًا ببحر إقليمي.

وقد عرفت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام ١٩٥٨م المضائق بأنها الممرات المائية التي تخدم الملاحة الدولية وتصل جزءًا من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية. وفي الاتفاقية الثالثة لقانون البحار عام ١٩٨٢ عرفت المضائق بأنها المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (عبد المنعم داود، ١٩٩٩: ١٠٠) و(محمد غانم، ١٩٦٠: ٦٣) و(وسام الدين العلكة، ٢٠١١: ٣١١-٣١٤) و(Rousseau, 1976: 264).

ومن خلال ما تقدم يمكن القول بأن المضيق الدولي هو ممر مائي طبيعي لا يزيد اتساعه عن ضعفي عرض البحر الإقليمي، يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة. وفيما يلي عرض تفصيلي لكل من التعريف القانوني والجغرافي لمضيق باب المنذب:

## ١- التعريف القانوني لمضيق باب المندب:

يُعرف المضيق من الناحية القانونية بأنه ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزئين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلي بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر. ويضيف بعض الفقهاء صفة لا بد من توافرها وهي أن يستخدم للملاحة الدولية (عبد المنعم داود، ١٩٩٩: ٢٥٨-٢٥٩).

وقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد عام ١٩٨٢م أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً، مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية. وبمقتضى هذا النص أصبح عرض البحر الإقليمي ممتداً إلي ١٢ ميلاً بحرياً، وقد ترتب علي هذا التوسع في عرض البحر الإقليمي أن دخل عدد كبير من المضائق التي كان يمكن المرور بها من قبل في المياه الإقليمية لدولة ما، أو للدول التي تطل أقاليمها علي المضيق. وعند انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ثارت مناقشات عديدة بشأن الوضع القانوني للمضائق الدولية، فقد طالبت الدول الكبرى وعلي رأسها الولايات المتحدة واليابان والاتحاد السوفيتي السابق وغيرها بأن تظل المضائق مفتوحة للملاحة الدولية بلا قيد أو شرط ونادت بكفالة حرية المرور كاملة في تلك المضائق، في حين أصرت الدول الساحلية المطلة علي مضائق؛ تؤيدها بعض الدول أن تكون هناك بعض القيود والضمانات عند مرور السفن الأجنبية بهذه المضائق، نظراً لاعتبارات أمنية واقتصادية وفنية، ومن ثم طلبت الاستمرار في تطبيق القيود التي يقرها قانون المرور البرئ. إلا أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الجديد نجح في التوفيق بين مختلف المصالح المتعارضة، حيث ميزت الاتفاقية بين المضائق التي تصل منطقتين من أعالي البحار وتلك التي تصل بين منطقة من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة ما. فالنسبة للمضائق الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزءاً آخر من أعالي

البحار أو منطقة اقتصادية خالصة قررت الاتفاقية حق سفن وطائرات جميع الدول في المرور العابر، ويقصد بهذا المرور حرية الملاحة بغرض العبور المتواصل السريع في المنطقة، أو المرور من أو إلى دولة أخرى تطل شواطئها على المضيق مع مراعاة تشريعات تلك الدولة المتعلقة بالدخول إلى مياهها الإقليمية.

أما فيما يتعلق بمضيق باب المندب فقد أصدرت الدول المتاخمة له تشريعات تجعل عرض بحرها الإقليمي ١٢ ميلاً بحرياً (\*\*). وينبغي علي ذلك عدم وجود حيز من أعالي البحار، الأمر الذي يعني أن السفن تبحر عبر المضيق في مياه إقليمية خالصة للدول المتاخمة. وبالنسبة لاستخدامه للملاحة الدولية رأت منظمة الأمم المتحدة للاتصالات "أنه قد استخدم منذ زمن طويل للملاحة الدولية، وقد ورد ذكره كواحد من ٣٨ مضيقاً في العالم تعتبر أكثر المضايق استخداماً لأغراض التجارة الدولية وذلك في عام ١٩٧٣" (خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ١٢٩).

وبالنسبة للوضع القانوني لمضيق باب المندب فهو يخضع للمادة (١٦) الفقرة (٤) من اتفاقية جنيف لقانون البحار ١٩٥٨م، حيث نصت هذه المادة علي "أنه لن تقوم الدولة "الدول" الساحلية بتعليق المرور البري للسفن الأجنبية المارة عبر المضايق المستخدمة للملاحة بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية وبذلك فهناك شبه اتفاق منذ ذلك الحين علي وضع المضايق التي تكون مياهها جزءاً من المياه الداخلية أو الإقليمية أو للدول المشاطئة للمضيق للمرور البري" (أمين اليوسفي، ١٩٨٨: ١٤٨-١٩٨).

وبما أن مضيق باب المندب يتكون من ممرين - سيأتي التفصيل لاحقاً- أحدهما صغير ويقع في اتجاه الشاطئ اليمني، والثاني كبير ويوجد في الواجهة الغربية من هذه الجزيرة بامتداد الشاطئ الأفريقي، فإن هذا يعني أن كل منهما له وضع قانوني خاص يختلف عن الآخر، وسوف نتناول أولاً الطبيعة القانونية للممر الكبير والذي يقع بين جزيرة بريم والساحل الأفريقي، ويشكل مياهها إقليمية للدولة المطلة عليه وهي اليمن وجيبوتي فإنه يجب أن يخضع لتنظيم اتفاق خاص يُعد بين الأطراف المعنية، ولكن نظراً لغياب هذا الاتفاق. وبما أن المضيق تحده شواطئ

أكثر من دولة واحدة فإنه لا يعتبر مياهًا داخلية ولكنه مياه إقليمية لهذه الدول يخضع لسيادتها المشتركة كما يخضع لمبدأ المرور البرئ.

أما بالنسبة للممر الصغير، نظرًا لوقوعه في اتجاه الساحل اليمني والذي يقع بين شبه جزيرة الشيخ سعيد علي الشاطئ اليمني وجزيرة بريم التي تشكل من الناحية الجغرافية والقانونية وحدة لا تتجزأ من الشاطئ الشرقي لمضيق باب المنذب والذي لا يمكن فصله سياسيًا عن الإقليم اليمني. وتحديد خط قياس المياه الإقليمية اليمنية يبدأ من أقرب نقطة لانحسار المد وقت الجزر علي شاطئ جزيرة بريم في اتجاه الساحل الأفريقي علي اعتبار أن كل جزيرة تتمتع ببحر إقليمي خاص بها، وبالتالي فإن كل المياه الواقعة خلف جزيرة بريم في اتجاه جزيرة الشيخ سعيد تدخل في نطاق المياه الداخلية اليمنية. كذلك المياه التي تمتد من خط القياس علي جزيرة بريم في اتجاه الشاطئ الأفريقي فإنها تعتبر مياهًا إقليمية يمنية، وبالتالي فإن المضيق الصغير يشكل مياهًا وطنية وفقًا للفقرة الرابعة من القانون اليمني الصادر بالقرار الجمهوري رقم ١٥ لسنة ١٩٦٧، والتي تنص علي أن المياه التي تقع بين البر وبين أي جزيرة يمنية لا تبعد أكثر من اثنتي عشرة ميلًا بحريًا تعتبر مياهًا يمنية.

وتستطيع اليمن أن تمارس علي مياه هذه المنطقة نفس الحقوق التي تمارسها علي إقليمها البري، فهي وحدها التي تنظم سير الملاحة وفقًا لسيادتها المطلقة وبما يتمشي مع أمنها الإقليمي وطبقًا لقواعد القانون الدولي التي تنص علي أنه عندما يقع شاطئ مضيق ما تحت سيطرة دولة واحدة فإن مياهه تعتبر مياهًا وطنية إذا كان عرض المضيق عند مدخله لا يتجاوز ستة أميال. وبما أن هذا الممر يقع بكامله في الأراضي اليمنية وفتحته لا تتجاوز الميل ونصف الميل فإنه يخضع للقانون الداخلي اليمني، وبناءً عليه تستطيع السلطات اليمنية أن تمنع السفن الأجنبية من الملاحة فيه إن هي أرادت ذلك، وهذا ما يعترف به أيضًا القانون الدولي حيث ينص علي: (إذا كان المضيق يشكل عرضًا بسيطًا ويقع بكامله في إقليم دولة واحدة فإنه يتمتع بدون قيد وشرط بنفس الخصائص والمميزات التي تتمتع بها المياه الداخلية ولا تلتزم الدولة الشاطئية لكائن من كان بحق المرور البرئ فيه ما لم يوجد اتفاق ينص علي خلاف

ذلك). ويمكن القول أن الممر الصغير يخرج من نطاق طائفة المضائق الدولية، وبالتالي فهو لا يخضع لحرية المرور العابر ولا حتى لمبدأ المرور البرئ لأنه يشكل مياهاً وطنية تخضع لسيادة اليمن المطلقة ولقانونها الداخلي (أمين اليوسفي، ١٩٨٨: ١٥٠-١٤٨) و(خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ١٣٠-١٣١) و(قصي شهر، ١٩٧٩: ١٣-٢٧) و(Dyke, 2013: 213) و(United Nation, 2009: 114-164).

## ٢- الوصف الجغرافي لمنطقة المضيق:

يعتبر تحليل أهمية الموقع الجغرافي من خلال عرض الخصائص الجغرافية لهذه المنطقة عاملاً مهماً باعتبار أن العامل الجيوستراتيجي لا يمكن أن يقف بمعزل عن التأثير في إطار الحركة السياسية للقوي الدولية، ومن ثم التأثير في طبيعة ونوعية القرار السياسي، فلا يمكن لأي دولة أن تدخل في أي قضية لحسمها إلا بمعرفة وتدخل العامل الجيوستراتيجي في تحديد استعمال قوتها، كما أن العوامل الجيوستراتيجية نفسها تعد عاملاً من عوامل الصراع كالنزاع علي مصادر الثروة الطبيعية والمعدنية وفقاً لذلك فإن منطقة مضيق باب المنذب تشكل أحد محاور الاستراتيجية الدولية لما تتميز به من موقع جيوستراتيجي يجعل من يسيطر عليه يعتبر اللاعب الحاسم في مسارات التوازن لصالحه إذا ما تم تطويعها وفق اعتبارات الصراع حول السيادة العالمية.

والمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر بحري محصور بين جزئين من الأرض مهما كانت طبيعة هذه الأرض، ومهما كانت سعة هذا الممر المائي (Gidel, 1934: 730)، لذلك فإنه يشترط للاتصاف بوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط أهمها:

الأول: أن تكون مياه المضيق جزءاً من البحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي.

الثاني: أن يتم تكوينه بطريقة طبيعية، ومن ثم تخرج عن مفهوم المضائق القنوات التي كان يحفرها الانسان وقد تكون مياه تفصل بين اقليمين وتصل بحرين كحالة قناة السويس.

الثالث: أن تكون فتحة المضيق محدود الاتساع، وهذا الشرط يأتي من المعني اللغوي لفظ المضيق.

الرابع: أن يفصل المضيق بين منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحریتان واتصلت الأرض(عبد المنعم داود، ١٩٩٩: ٢٦٣).

### (أ) الوصف الجغرافي العام:

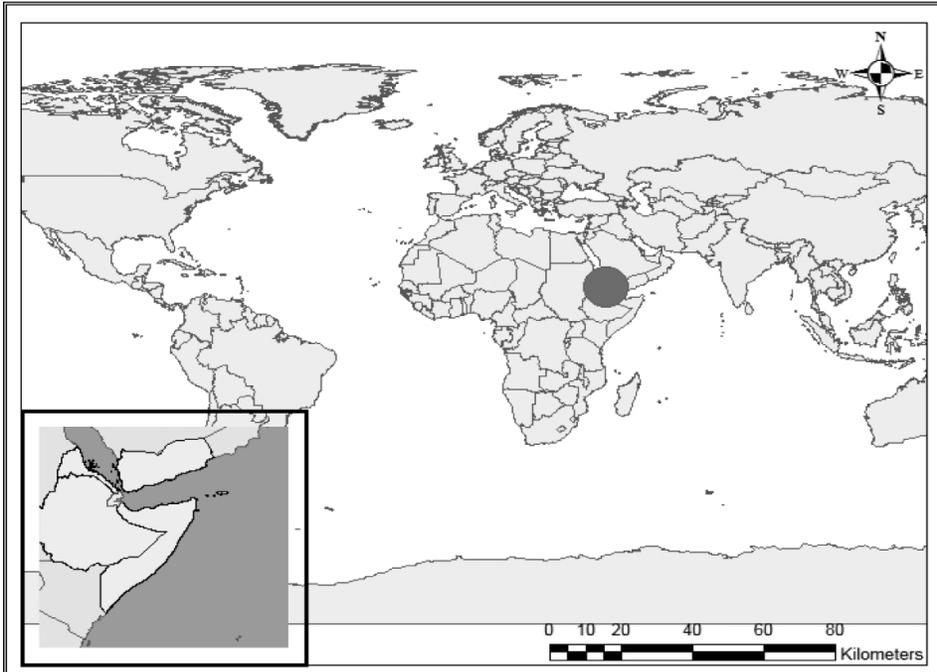
يعد باب المنذب هو نقطة الاختناق الرئيسية ومفتاح المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. ويقع المضيق بين دائرتي عرض ٤٠° ٢٨' ١٢ شمالاً، ٤٣° ١٩' ١٩ شرقاً و ٢٠° ٤٠' ١٢ شمالاً، ٤٣° ٣٠' ٢٧ شرقاً، وتبلغ المسافة بين ضفتي المضيق ٢٣ كم، من رأس منهالي في الساحل الآسيوي إلي رأس سيان علي الساحل الإفريقي، وتفصل جزيرة بريم "ميون" التابعة لليمن المضيق إلي ممرين، أحدهما الممر الشرقي ويسمي باب اسكندر وعرضه ٢,٣ كم وهو ضحل وتترسب في قاعه الرمال والحصى وهو في حاجة لأجهزة الإرشاد البحري، والآخر الممر الغربي ويسمي ممر ميون "أو ميمون" تيمناً بسعته التي تبعث علي الأمان والاطمئنان، ويبلغ اتساعه نحو ١٦ كم بعمق يتراوح بين ٥٠ : ١٧٠ م، وبذلك يستوعب هذا الممر الملاحة لجميع السفن بما فيها السفن العملاقة. وتوجد بالقرب منه مجموعة من الجزر الصغيرة يطلق عليها الأشقاء السبعة. وقد نشأ المضيق نتيجة تباعد افريقيا عن آسيا بالحركة البنائية للصدع الإفريقي الذي كون البحر الأحمر في أواخر الحقبة الجيولوجية الثالثة في عصري الميوسين والبلايوسين (حسين الحبشي، ١٩٨٩: ١٩-٢٢) و(U.S. Energy Information Administration, 2012).

ويعد الممر الغربي هو الأساس للمرور في مضيق باب المنذب، ويستخدم للملاحة الدولية، نظراً لاتساعه وعمقه عن الممر الشرقي، حيث يبلغ عمقه نحو ٣٠١,٧ متر (Al-yadoomi, 1991: 6). ويدخل مضيق باب المنذب في المياه الإقليمية لكل من اليمن الجنوبي من الشرق، وجيبوتي والصومال وارتيريا من الغرب.

وتتميز مياه مضيق باب المنذب بإرتفاع درجات الحرارة مقارنة مع البحار الأخرى، كما أنها أعلى من حيث نسبة الملوحة. والمياه متفاوتة الأعماق. ولا توجد مخاطر ملاحية علي امتداد المضيق، علي الرغم من قلة عمق المضيق الأصغر، ومع ذلك فإن المضيق تتنابه تيارات المد والجزر القوية وغير المنتظمة والتي تؤثر علي الملاحة بالمضيق. لذا يوصي بالمرور في المضيق الأكبر، ومع ذلك فإن الملاحة ممكنة في كلا الاتجاهين (Commander,2009: 115) و (Al-yadoomi,1991: 6-8).

ومن وجهة النظر الجيوستراتيجية يبدو مضيق باب المنذب أوسع من مساحته والمقدرة بنحو ٢٣ كم، نظرًا لكون أهميته ليست مقتصرة علي حدود المضيق، بل تتعدى ذلك لتشمل الوحدات السياسية المطلة عليه سياسيًا واقتصاديًا وعسكريًا واستراتيجيًا، وهو ما سيتضح لاحقًا عند دراسة الأبعاد الجيوستراتيجية للمضيق. شكل رقم (١).

شكل رقم (١) الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب



المصدر: من إعداد الباحث إعتماًداً علي:

ESRI Data & Maps CD Created in ArcGIS 8 using ArcMap

## (ب) جزر المضيق وأهميتها الجيوستراتيجية:

١- جزيرة بريم: تتحكم جزيرة بريم "ميون" في مدخل مضيق باب المندب، وتبلغ مساحتها نحو ١٣ كم<sup>٢</sup>، وتقسّم الجزيرة المضيق إلي ممرين؛ شرقي وغربي، وتبعد عن عدن بنحو ٩١ ميلاً غرباً. ويعيش غالبية سكانها علي التجارة مع السفن التي ترسو علي الجزيرة أثناء عبورها المضيق، كما يشتغلون بالصيد(أجيه جرجس، ١٩٧٩: ١٨).

ونظراً للموقع الاستراتيجي المهم الذي تتمتع به الجزيرة فقد كانت مطمعاً للدول الاستعمارية قديماً، حيث احتلها البرتغاليون عام ١٥١١م، وشيدوا بها منشآت عسكرية في رأسها الشمالي، وإن لم يبقوا فيها طويلاً لصعوبة الحصول علي ماء عذب بها. وبعد ذلك احتلها القراصنة ثم تركوها لصعوبة الحصول علي المياه. ثم جاء الفرنسيون عام ١٧٣٨م وانسحبوا لنفس السبب، ثم البريطانيون عام ١٧٩٩م وانسحبوا منها أيضاً ولكنهم عادوا لاحتلالها مرة أخرى عام ١٨٥٧ وشيدوا بها فئاراً لارشاد السفن التي تستعمل المضيق. وقبيل الجلاء عن عدن حاولت بريطانيا أن تثير قضية الجزيرة في الأمم المتحدة لتحويلها إلي منطقة دولية تشرف عليها الأمم المتحدة لكنها فشلت في مشروعها(خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ٩٩-١٠٠) و(محمد أبو العز، ١٩٨٩).

٢- جزيرة كمران : تعتبر من أكبر الجزر اليمنية الواقعة في البحر الأحمر، والاسم الحقيقي لها كمران وليس "قمران" كما يطلق عليها البعض. وتبلغ مساحة الجزيرة نحو ٢٠٤ كم<sup>٢</sup>، واحتلها الانجليز عام ١٩١٥م، بهدف إحباط المشروعات التي كانت تضعها الحكومة الإيطالية وقتذاك. وظلت الجزيرة في حوزة بريطانيا حتي استقلال عدن عام ١٩٦٧. ويعتبر الاستخدام العسكري لهذه الجزيرة أمراً وارداً إذا ما أخذت في الاعتبار الارتباطات والتحالفات السياسية لبعض دول المنطقة المطلّة علي البحر الأحمر(خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ٩٩) و(عبد الله بورجي، د.ت: ٢٠-٢٢) و(Bouldrg,N.D: 86).

٣- جزيرة سقطري: أكبر الجزر اليمنية في خليج عدن، إذ تبلغ مساحتها نحو ٣٥٠٠ كم<sup>٢</sup>. وهي أكثر الجزر في خليج عدن اشراقاً علي الخطوط الملاحية المارة بالبحر الأحمر. وقد احتلت بريطانيا الجزيرة عام ١٩٥٤م وانسحبت منها عام ١٩٦٧.

٤- مجموعة جزر حنيش وزقر: بالرغم من تدني القيمة الاقتصادية لهذه الجزر وعدم توافر مصادر للمياه للعذبة بها إلا أن القيمة الاستراتيجية العسكرية لبعضها مرتفعة إلي حد كبير في معركة السيطرة علي المنطقة، وترجع أهمية هذه الجزر إلي أنها قريبة جداً من خطوط سير السفن المتجهة من وإلي مضيق باب المندب وتسيطر علي الملاحة في المنطقة(خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ١٠٣). كما أن ارتفاعها عن سطح البحر بنحو ٢٥٠م يتيح مراقبة ورصد الأنشطة البحرية في المنطقة المحيطة، وتتبع هذه المجموعة دولة اليمن.

٥- مجموعة جزر عصب: تتبع هذه المجموعة دولة ارتيريا، ويضم أرخبيل عصب أكثر من ثلاثين جزيرة أهمهم:

(أ) جزيرة حالب : تقع في خليج عصب عند الطرف الجنوبي من الساحل الارتيري، وتلي بريم في كونها أقرب الجزر لمضيق باب المندب.

(ب) جزيرة فاطمة : تقع داخل خليج عصب وهي شمال جزيرة حالب.

وتتبع الأهمية الاستراتيجية لهذه المجموعة من الجزر كونها المشرفة علي الخط الملاحي القادم من مضيق باب المندب من اتجاه الممر الإفريقي الغربي ( www.moqatel.com ).

وتحضر الأهمية الاستراتيجية لبعض هذه الجزر علي مضاعفة جهود الدول الساحلية الواقعة عليه لكي تسيطر عليها، كما أنها تزيد في المسؤوليات الدفاعية التي لا بد وأن تنهض بها الأقطار المالكة للجزر نفسها. وبعض هذه الجزر بركانية وبعضها مرجانية غير مسكونة، ومع ذلك يمكن استخدام معظمها للأغراض العسكرية بوصفها نقاطاً تكتيكية أو منطلقات للسيطرة علي الملاحة في المنطقة

(عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٣٠-٣١). شكل رقم (٢)

شكل رقم (٢) الجزر في مضيق باب المندب



المصدر: من إعداد الباحث إعتماًداً علي:

ESRI Data & Maps CD Created in ArcGIS 8 using ArcMap

### ٣- أنواع المرور المقرر في مضيق باب المندب:

تجدر الإشارة إلي أن بنود القانون الدولي استقرت علي مبدأ عدم جواز إغلاق المضائق في وجه الملاحة الدولية أو عرقلتها، وهذا إجماع فقهاء القانون الدولي علي وجوب فتح المضائق أمام الملاحة الدولية، فقد كانت الفكرة أنه عندما يستخدم المضيق كموصل بين بحرين عاليين يجب ألا تمنع السفن التجارية من المرور فيه، وكذلك قرر القانون الدولي في المادة العاشرة الفقرة الثالثة من مشروعه عام ١٨٤٩م أن المضائق التي تستخدم كممر من بحر حر إلي بحر حر آخر لا يجوز اغلاقها(جمال النعاس، ٢٠١١: ٥).

وقد صدقت الدول الساحلية المشرفة علي مضيق باب المندب علي اتفاقية قانون البحر، حيث صدقت اليمن عام ١٩٨٧م، وجيبوتي عام ١٩٩١م، في حين لم تصدق ارتيريا حتي الآن (Emmerson and Stevvens,2012).

ويأخذ المرور في المضائق الدولية أحد وجهين:

(أ) نظام المرور البرئ: الذي لا يجوز وقفه، والذي يطبق في المضائق التي تصل البحر الاقليمي لدولة أجنبية بالبحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(\*)</sup>، ويشمل الملاحة عبر البحر الاقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية أو زيارة ميناء يقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من وإلى المياه الداخلية إلي ميناء آخر. وأن يكون المرور متواصلًا وسريعًا مع أماكن التوقف أو الرسو إذا كان هنالك ما يستدعي ذلك، ويكون المرور بريئًا إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقًا لاتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ المادة (١٩)، ولقواعد القانون الدولي الاخري:

ويعتبر مرور سفينة أجنبية ضارًا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الاقليمي بأي من الأنشطة التالية:

- أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الاقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخري انتهاكًا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
- أي عمل يهدف إلي جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- أي عمل دعائي يهدف إلي المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
- تحميل أي إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافًا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.
- أي من أنشطة صيد السمك.
- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

- أي فعل يهدف إلي التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.
- أما الدولة الساحلية فتلتزم بما يلي:
- عدم فرض شروط علي السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البرئ.
- عدم التحيز شكلاً أو فعلاً ضد أي دولة أو ضد سفن تحمل بضائع إلي دولة ما أو منها.
- علي الدولة الساحلية أن تعلن عن كل الأخطار الملاحية التي تعلم بوجودها داخل بحرها الاقليمي.
- عدم فرض الرسوم علي مجرد مرور السفن في المياه الاقليمية إلا إذا كان مقابل خدمات.
- وتجدر الإشارة إلي أن المرور البرئ لا يجوز وقفه أو منعه أو عرقلته بأي شكل من الأشكال حسب ما جاء في بنود القانون الدولي (عادل المسدي، ٢٠١٠: ٧).
- ومن الأهمية بمكان الإشارة إلي أنه للدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لاتفاقية قانون البحار المادة (٢١) وغيرها من قواعد القانون الدولي قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:
- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق والمنشآت.
- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- حفظ الموارد الحية للبحر.
- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- الحفاظ علي بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

(ب) المرور العابر: عرفت الفقرة القانونية من المادة (٣٨) لقانون البحار المرور العابر بقولها: أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق، بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلي دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة مع مراعاة شروط الدخول إلي تلك الدولة.

فإذا طبقنا أحكام تلك المادة نجد أن المرور العابر ينطبق علي مضيق باب المنذب، حيث إن المضيق يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (عبد المنعم داود، ١٩٩٩: ٦-٧).

### ثالثاً: الصادرات النفطية عبر المضيق:

ظلت أهمية باب المنذب محدودة حتي افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م وربط البحر الأحمر وما يليه بالبحر المتوسط وعالمه، فتحول إلي واحد من أهم ممرات النقل والمعابر علي الطرق البحرية بين دول أوروبية والبحر المتوسط وعالم المحيط الهندي وشرقي افريقيا. ومما زاد من أهمية المضيق أن عرض قناة عبور السفن تقع بين جزيرة بريم والبر الافريقي هو ١٦ كم وعمقها يتراوح بين ٥٠ : ١٧٠م، مما يسمح لشتي السفن وناقلات البترول بعبور الممر ببسر علي محورين متباعدين. وتجدر الاشارة إلي أن أهم ما يميز المضيق في عصرنا الراهن كونه ممراً مائياً تجتازه أهم سلعة استراتيجية ألا وهي البترول. هكذا طرأ انقلاب ثوري منذ الثلاثينيات من القرن العشرين علي الوظائف الاقليمية والدولية التي كانت تؤديها المنطقة بعدما أصبح الطريق الرئيسي لبترول الخليج المتجه إلي أوروبا والولايات المتحدة. كذلك فالمضيق هو ممر المنتجات الصناعية الغربية التي يتم تبادلها مقابل المواد الأولية الآتية من العالم الثالث(عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٣٥-٣٦).

وتؤكد كل المؤشرات أن الطلب علي البترول في تزايد مستمر، وقد أصبح ضمان تدفق البترول في أعلي سلم الأولويات لعدد كبير من الدول من مختلف أرجاء العالم. وليس من المبالغة القول إن أي تهديد أو إعاقة للملاحة في المنطقة سيكون لها انعكاساتها الاقتصادية في أماكن كثيرة من العالم. فإذا أخذنا في الحسبان أن إنتاج دول الخليج وحدها من البترول نحو ٣٢,٥٪ من إجمالي إنتاج العالم، وحوالي ٤٧,٦٪ من إجمالي احتياطي العالم عام ٢٠١٣م لأدركنا الدور الذي يؤديه هذا الممر المائي في تجارة البترول وفي الاقتصاد العالمي بشكل عام. ولهذا السبب وضعت كل من الدول العظمي رؤيتها الخاصة ومفهومها للأمن في المنطقة بما يتناسب مع مصالحها الحيوية من جهة واستراتيجيتها الاقليمية والعالمية من جهة أخرى.

#### جدول رقم (١) :

كميات البترول الخام العابرة للمضائق الدولية في الفترة من ٢٠٠٧-٢٠١٢ "مليون برميل يومياً"

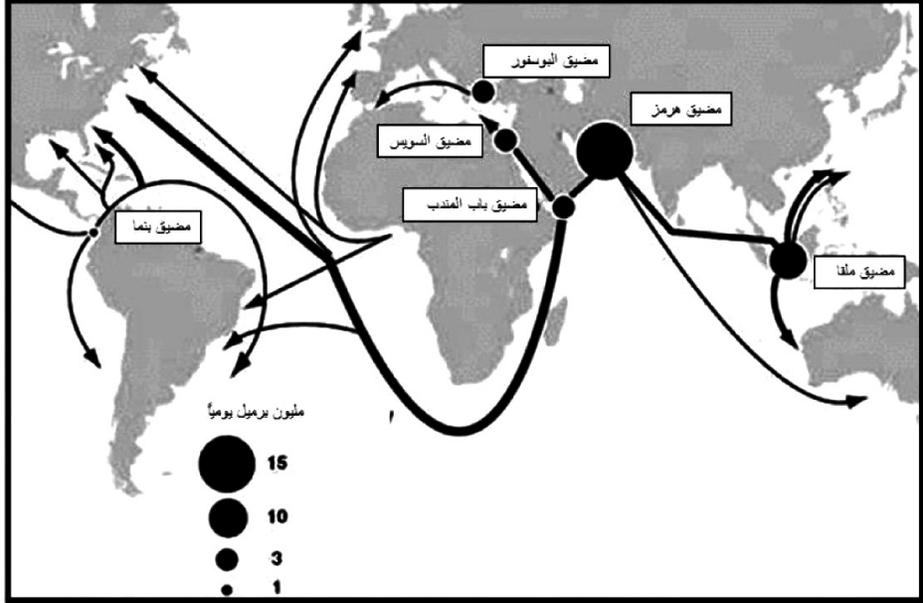
المضيق	مناطق الربط	2007	2008	2009	2010	2011	2012	%
باب المنذب	البحر الأحمر وخليج عدن	4,6	4,5	2,9	2,7	3,4	3,5	7,3
المضائق التركية	بحر مرمره والبحر المتوسط	2,7	2,7	2,8	2,9	-	2,9	6,1
المضائق الدانماركية	المحيط الأطلنطي وبحر البلطيق	3,2	2,8	3,0	3,0	-	3,3	6,9
مضيق هرمز	خليج عمان والخليج العربي	16,7	17,5	15,7	15,9	17,0	17,5	36,8
مضيق بنما	المحيط الأطلنطي والبحر المتوسط	0,7	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	1,6
قناة السويس وخط سوميد	البحر الأحمر والبحر المتوسط	4,7	4,6	3,0	3,1	3,8	4,5	9,4
مضيق ملقا	المحيط الهندي والمحيط الهادي	-	-	-	-	-	15,0	31,5

المصدر: الجدول والنسب من حساب الباحث اعتماداً علي :

- U.S. Energy Information Administration (22 August 2012) op .cit , P. 2.
- C. Emmerson & P. Stevens (January 2012) op .cit , P.4.

ومن خلال دراسة الجدول رقم(١) والشكل رقم (٣) واللذان يوضحان كميات البترول العابرة للمضائق الدولية في الفترة من ٢٠٠٧- ٢٠١٢ يتضح ما يلي:

شكل رقم (٣) كميات البترول الخام العابرة للمضائق الدولية



- بلغ إجمالي إنتاج البترول عام ٢٠١٢ نحو ٨٧ مليون برميل/يومياً، ويتم نقل أكثر من نصف هذه الكمية عبر المضائق البحرية.
- تبلغ صادرات البترول عبر المضيق نحو ٣,٥ مليون برميل/ يومياً عام ٢٠١٢، مقابل ٤,٦ مليون برميل/ يومياً عام ٢٠٠٧، شكلت ما نسبته نحو ٧,٣٪ من إجمالي كميات البترول العابرة للمضائق يومياً.
- يرجع انخفاض المنحني البياني لكميات البترول العابرة للمضيق إلي إنشاء خط الأنابيب من الخليج العربي إلي ينبع علي البحر الأحمر "خط سوميد"، غير أن الخط المستقبلي لتوسيع قناة السويس لاستيعاب السفن العملاقة سيعيد الأهمية مجدداً إلي مضيق باب المندب.
- يحتل مضيق باب المندب مع كل من قناة السويس وخط أنابيب سوميد ثالث أهم نقطة لعبور مصادر الطاقة في العالم. وهذا الممر المائي عُرضة بشكل خاص لعدم الاستقرار السياسي في أفريقيا والشرق الأوسط.

وتجدر الإشارة إلى أن معظم الصادرات البترولية عبر المضيق تتجه نحو أوروبا والولايات المتحدة، ويقدر عدد السفن وناقلات البترول العملاقة التي تمر في المضيق في الاتجاهين بأكثر من ٢١ ألف قطعة بحرية سنويًا، بمعدل نحو ٥٧ قطعة يوميًا (Country Analysis Briefs, 2011: 5).

رابعًا: الأبعاد الجيوستراتيجية والصراعات الدولية للمضيق علي مستوي العالم:

#### (أ) الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق باب المندب:

يعد مضيق باب المندب ذات أهمية كبيرة نظرًا لكونه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وظهرت أهميته الجيوستراتيجية منذ فجر التاريخ، وتزايدت أهميته بالنسبة للنظام العالمي اليوم. وللمضيق أهمية جغرافية وسياسية واقتصادية وعسكرية وبجانب هذه العوامل هناك التناقضات بين دول المنطقة، وعناصر التوتر بسبب الأنظمة السياسية المختلفة دينيًا وثقافيًا، مما جعل المنطقة ساحة للمواجهة بين القوي العظمي، التي تحاول إنشاء وتعزيز وجودها العسكري بها.

ويشكل مضيق باب المندب نقطة استراتيجية مهمة توصف بأنها مفتاح الكتلة الاستراتيجية العربية التي تشمل الخليج العربي والبحر الأحمر والبحر المتوسط. فهو مفتاح الملاحة الرئيس في البحر الأحمر، وحلقة الوصل بين افريقيا وآسيا وأوروبا، وهنا نشير إلي أن البحر الأحمر نفسه هو قلب العالم الاستراتيجي ومفتاح أمن المنطقة العربية منذ التاريخ القديم وحتى التاريخ المعاصر، وهو أنبوب يتدفق منه بترول الخليج العربي، فهو بؤرة شبكة معقدة من المصالح والأطماع والمتناقضات الدولية والاقليمية(باب المندب الأهمية الاستراتيجية، ٢٠١٢).

ويعد مضيق باب المندب واحدًا من أهم الطرق البحرية العالمية علي أساس أنه يوفر لقوي إقليمية ودولية إمكانات الوصول إلي البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي والمحيط الهندي. من هنا فالأهمية الاستراتيجية للمضيق تأتي في حد ذاتها من حقيقة موقعه الجغرافي.

وتزداد أهمية المضيق كونه المخرج المائي الوحيد للنشاط البحري الأطلسي عبر البحر المتوسط، كما أنه يمثل المدخل الرئيس للنشاط البترولي الخليجي بخاصة، والنشاط البحري بعامة، لدول البحر المتوسط وغرب أوروبا، وعرض هذا المضيق لا يزيد عن مدي أية مدفعية ساحلية متوسطة (محمد السماك، ١٩٨٩: ١٣). أضف إلي ذلك أن موقع المضيق الجغرافي يسهم في توفير الحماية والدفاع عن غرب أوروبا عبر تطويق حلف شمال الأطلسي عن طريق الزحف غربًا باتجاه المغرب الأقصى، وتزداد أهمية الموقع جيوسراتيجيًا لارتباطه بالمحيط الهندي وامتدادته الطبيعية في الخليج العربي خاصة في ظل امتلاك المحيط الهندي لمجموعة من الجزر ذات أهمية عسكرية باعتبارها نقطة انطلاق لجميع المراكز الاستراتيجية في منطقة آسيا مثل جزيرة "ديجوجارسيا" التي تقع شرق ساحل الصومال في المحيط الهندي، وتمتاز هذه الجزيرة بإمكانية حماية إمدادات البترول من منطقة الخليج إلي العالم الخارجي (عز الدين أحمد، ٢٠٠٨: ١٢٤).

وعليه يمتد تأثير المضيق من الناحية الجيوسراتيجية إلي ما يتجاوز موقعه ليشمل مصالح قوي دولية مرتبطة به سياسيًا واقتصاديًا وعسكريًا واستراتيجيًا. فالخليج العربي والقرن الأفريقي علي سبيل المثال يرتبطان بالبحر الأحمر لأن صادرات الخليج البترولية تمر به، في حين أن القرن الأفريقي يشكل جزءًا عضويًا من منطقة البحر الأحمر التي تسيطر علي مضيق باب المندب المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

والدول الصناعية الغربية "الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي" لها أيضًا مصالح جيوسراتيجية في المنطقة لاعتمادها علي بترول الخليج المنقول عبر مياهها. وكذلك الاتحاد السوفيتي السابق مهتم بالمنطقة من الناحية الجيوسراتيجية، حيث تشكل المنطقة أقصر طريق بحري بين موانئ الاتحاد السوفيتي السابق علي البحر الأسود وأساطيله الموجودة في المحيط الهندي. وإذ يتسع نطاق مصالح الدول العظمي فإن التطورات الحاصلة في المنطقة يمكن أن تؤثر من الناحية الجيوسراتيجية علي العالم بأسره بحكم الأهمية التي يشكلها المضيق للعالم.

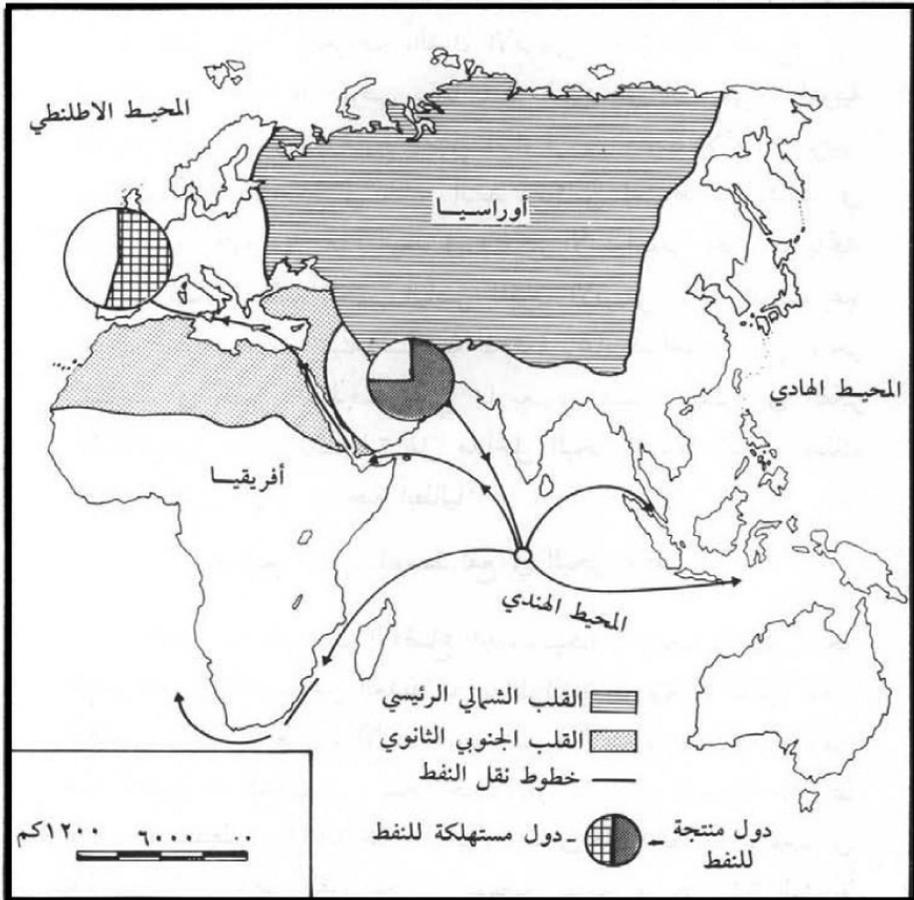
والجدير بالذكر أن "ماكيندر" قد اعتبر هذه المنطقة ممراً مهماً للقلب الثانوي في أفريقيا جنوب الصحراء (Mackinder, 1904: 421-444)، وذلك في نظريته المعروفة "نظرية قلب الأرض" والتي اقترنت بمفهوم القوة البرية العالمية المعاصرة. وعندما نستذكر مصفوفته الخالدة التي جوهرها (من يسيطر على القلب يسيطر على العالم "أفروأوراسيا"، ومن يتحكم بجزيرة العالم يتحكم في العالم بأسره) نتعرف على أسباب اشتداد الصراع بين القوي العظمى في هذا الجزء من العالم. إن التحكم في هذا الجزء قد يفرض تباغاً بسط النفوذ على الشواطئ الجنوبية للجزيرة العربية مروراً بالخليج العربي ومياه قزوين جنوب الاتحاد السوفيتي، وبذلك يتفرد بالتحكم في منابع البترول ومكان احتياطياته الرئيسية في العالم. وقد يلزم مثل هذا البعد في التفكير الاستراتيجي بعداً آخر باتجاه الغرب ضمن منطقة الظهير اليابس للقرن الأفريقي باتجاه الغرب عبر جنوب السودان حيث البيئة السياسية الملائمة باتجاه الساحل الجنوبي للبحر المتوسط في أقصى الطرف الليبي مما يغري صناع القرار في الفكر الاستراتيجي العالمي بالسيطرة على مداخل البحر المتوسط محققين بذلك أفكار "ماتشين" وزير خارجية إيطاليا (إن مفاتيح البحر المتوسط تقع في البحر الأحمر) (محمد السماك، ١٩٨٩: ١٦-١٨).

وفيما يتعلق بهوية المسيطر على مسألة المرور والملاحة، فإن الضعف النسبي لبعض الدول الساحلية بما قد ينال من سيطرتها على الملاحة، وعلى حماية وحدتها الإقليمية، إضافة إلى القضايا المتعلقة الأساسية ضمن الصراع العربي- الإسرائيلي مع زيادة الصراع بين المصالح الإقليمية والدولية في المنطقة، كل هذا يجعل من مضيق باب المندب مصدراً محتملاً للصراع العسكري بين الدول العربية وإسرائيل بصورة أساسية، ثم قد تطرأ تطورات سياسية تكون بمثابة عوامل إضافية في تعرض المضيق لصراعات جديدة (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٩٧) كما يحدث الآن في كل من سوريا والعراق واليمن وليبيا.

ولموقع هذا المضيق أهمية خاصة، فالمسيطر عليه في استطاعته العناية به لأغراض الملاحة السلمية والتجارية، كما أن في وسعه إن توافرت له الامكانيات إيقاف الملاحة البحرية فيه (أحمد شقيلة، ١٩٩٠: ١٣) كما حدث في حرب ١٩٧٣ م.

وعليه؛ يمكن القول إن من يتحكم في مضيق باب المندب يمكن أن يغلق البحر الأحمر ويحوّله إلى بحيرة داخلية، ويُفقد قناة السويس موقعها المتميز، كما يحرم دول الخليج العربية برمتها من ميزتها الموضعية، حيث إن دول الخليج العربية تمثل هبة الموضع "الجيوستراتيجي" في الأمن القومي العربي، في حين يشكل البحر الأحمر هبة الموقع "الجغرافيا". وتبقى أهمية مضيق باب المندب رهناً ببقاء قناة السويس أولاً، ومضيق هرمز ثانياً مفتوحين للملاحة أمام ناقلات البترول، وتهديد هذين الممرين يحول تلك الناقلات إلى طريق رأس الرجاء الصالح. شكل رقم (٤)

شكل رقم (٤) موقع دول المنطقة في الفكر الجيوستراتيجي العالمي



المصدر: (محمد السماك، ١٩٨٩: ١٧)

## (ب) الصراعات الدولية للسيطرة علي مضيق باب المندب:

علي الرغم من أن مضيق باب المندب عميق وواسع، ومن الصعب إغلاقه عن طريق إغراق السفن فيه، إلا أن التنافس الدولي للتواجد في المنطقة المحيطة به، إضافة إلي الخلافات السياسية بين الدول الواقعة بجواره أوجد محاذير خاصة من إمكانية إعاقة الملاحة به، ففي يوليو وأغسطس من عام ١٩٨٤م تحطمت ١٨ سفينة وأصيب بعضها بأضرار بواسطة ألغام وضعت في النهائتين الشمالية والجنوبية للبحر الأحمر، وقد طالبت مصر من الدول الأوروبية والولايات المتحدة بضرورة إزالة هذه الألغام ومعرفة المسؤولين عن وضعها، الأمر الذي يفرض مزيداً من الحذر في هذه المنطقة الساخنة من العالم (Andeson, 1993) و(Drysdale and Blake, 1985).

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلي أن منطقة المضيق سياسياً أكثر اتساعاً منها جغرافياً، إذ لا تقتصر الأهمية علي الوحدات التي تطل عليه مباشرة بل تتعداه لتشمل الوحدات السياسية التي ترتبط سياسياً أو اقتصادياً أو عسكرياً أو استراتيجياً بالمنطقة، حيث تمر الصادرات البترولية الخليجية منه إلي أوروبا. وبالمثل يمكن القول بأن دول غرب أوروبا الصناعية لها مطالب جيوسراتيجية في المنطقة، لأنها تعتمد علي بترول الخليج اعتماداً رئيسياً لتلبية حاجاتها من الطاقة، كما أن دولة مثل روسيا لها اهتمام أيضاً بالنطاق الجيوسراتيجي للمنطقة، الذي يعد أقصر طريق يربط بين موانئها علي البحر الأسود وأسطولها في المحيط الهندي، الذي يحتل أهمية بارزة في الاستراتيجية البحرية الروسية. والولايات المتحدة أيضاً لها مطالب جيوسراتيجية في المنطقة، حيث تمر تجارتها وأساطيلها البحرية فيه. ويتضح من ذلك أن النطاق الجيوسراتيجي لمضيق باب المندب هائل الاتساع، بحيث يمكن أن يشمل الخريطة السياسية للعالم كل، وذلك لعدة خصائص جيوسراتيجية يتميز بها المضيق وتدفع به إلي الصدارة من حيث الأهمية الجيوسراتيجية.

إضافة إلي ماسبق فإن المضيق قريب من منطقتين مهمتين هما القرن الإفريقي والجزيرة العربية، وقد ساعد اختلاف وجهات النظر لدي الساسة في هذه المناطق علي تقوية مثل هذا التنافس العالمي. فمنذ عام ١٩٧٤م بدأ النفوذ الروسي في الظهور من خلال الحكم الشيوعي الذي وُجد في أثيوبيا، حيث أعطيت تسهيلات عسكرية للاتحاد السوفيتي السابق في جزر دهلك وميناء عصب، وفي عام ١٩٧٨م احتلت القوات الاثيوبية منطقة أوجادين الصومالية، وذلك بدعم سوفيتي وكوبي، ومن هذا المنطلق منحت الصومال

امتيازات للأسطول الأمريكي في بربرة ومقديشيو، وهي ذات الموانئ التي كانت تقدم يوماً ما تسهيلات عسكرية للأسطول السوفيتي، وعندما حصلت بعض الخلافات السياسية بين اليمن الشمالي واليمن الجنوبي عام ١٩٧٩م، والذي استدعى القوات السوفيتية، أسرعت الولايات المتحدة بتقديم المساعدة لليمن الشمالي، وفي هذه الأثناء كان الأسطول السوفيتي يتمتع بامتيازات في عدن وجزيرة سوقطرة (محمد السرياني، ٢٠٠١: ١٣٣).

وعلى الجانب الآخر يمكن القول أن الدول الصناعية الأوروبية لها متطلبات جيوسراتيجية في المنطقة، وذلك لاعتمادها الأساسي على بترول الخليج لسد حاجاتها من الوقود.

ولاشك أن الدول الكبرى تنظر إلى صراعات المنطقة في ضوء مصالحها، وبالتالي فإن الصراعات التي تنشب في تلك المنطقة يمكن أن تجلب تدخلات خارجية من جانب القوي الكبرى للدفاع عن هذه المصالح، وتشهد تنافساً مستمراً بين تلك القوي للتأثير على المنطقة والسيطرة عليها للحصول على مزايا اقتصادية وعسكرية واستراتيجية. ولما كان من العسير حل الصراعات الإقليمية بواسطة الأطراف المحلية حلاً نهائياً فإن القوي الكبرى استغلت دائماً هذه الصراعات لتحقيق مصالحها وتعمدت استخدام المعونات السياسية والاقتصادية والعسكرية كوسيلة لتحقيق مآربها في المنطقة (خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ١٠٩). ويبدو أن إمدادات السلاح كانت دائماً هي الوسيلة لتدخل الدول الكبرى في شؤون الدول الصغرى خاصة وأن الدول الضعيفة كثيراً ما تلجأ إلى طلب المساعدات العسكرية من دولة كبيرة الأمر الذي يجعل الصراعات المحلية ذات بعد دولي (Legum and Lie, 1977: 5).

وتجدر الإشارة إلى أن لليمن أفضلية في السيطرة على الممر الملاحي لامتلاكه جزيرة بريم، إلا أن القوي الكبرى وحليفاتها عملت على إقامة قواعد عسكرية قربه وحوله وذلك لأهميته العالمية في التجارة والنقل، كما سعت الأمم المتحدة في عام ١٩٨٢م لتنظيم موضوع الممرات الدولية ودخلت اتفاقيتها المعروفة باسم "اتفاقية جامايكا" حيز التنفيذ في عام ١٩٩٤. وبسبب معركة النفوذ على مضيق هرمز تود الدول المجاورة بسط نفوذها على مضيق باب المندب كبديل، فإسرائيل لديها نفوذ في المضيق بالتنسيق مع جيبوتي وأثيوبيا وارتيريا، واليمن خسر بعض نفوذه بسبب تدخل الولايات المتحدة، يذكر أن اليمن أغلقت المضيق على إسرائيل في حرب ١٩٧٣م بالاتفاق مع مصر، إلا أنها قد لا تكون قادرة على غلقه أمامها مرة أخرى من الوجهة العسكرية.

وفيما يلي عرض للصراعات الدولية للسيطرة على المضيق:

## (١) الولايات المتحدة الأمريكية:

منذ الخمسينيات من القرن العشرين كانت مصالح الولايات المتحدة في المنطقة تشمل تأييد إسرائيل وبعض الأقطار العربية فضلاً عن أثيوبيا. وظلت سياسات الولايات المتحدة تؤيد حرية إسرائيل في الملاحة في البحر الأحمر، وقد كان دعمها لأقطار المضيق ثانوياً وجزئياً إذ قيس بدعمها لإسرائيل، وعلي الرغم من هذا الخلل في التوازن ظلت الولايات المتحدة تتمتع تقليدياً بعلاقات طيبة مع دول المنطقة (Aliboni,1985: 74-87).

وتنشر الولايات المتحدة قوة بحرية عملاقة في كل من المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر، وتضم مجموعة من الطائرات والغواصات النووية، كما أن لديها العديد من القواعد البحرية والجوية التي تخدمها ولها قواعد في جميع أنحاء المنطقة، وهي كما يلي:

- قاعدة مصيرة Masira Base: وتقع في جزيرة مصيرة في الجانب المقابل للساحل العماني في المحيط الهندي، وتستخدم هذه القاعدة البحرية لدعم الغواصات النووية في المحيط الهندي.
- قاعدة ديغو جارسيا Diego Garcia: تقع جنوب جزر المالديف، وهي المشرفة علي طريق البترول من البحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح. وتعتبر من أهم القواعد في المحيط الهندي، نظراً لكونها أكبر محطة للاتصالات في المحيط الهندي.
- قاعد كانيو Caneo: أكبر قاعدة اتصالات في البحر الأحمر خارج الولايات المتحدة، وأهميتها تنأتي من وقوعها علي ارتفاع ٢٢٨٦ متر شمال أسمره عاصمة أرتيريا.
- قاعدة مصوع Massawa: قاعدة عملاقة للسفن الحربية للأسطول السابع للولايات المتحدة. والغرض من هذه القواعد هو حماية أهداف الولايات المتحدة في منطقة الشرق الأوسط عامة ومنطقة المحيط الهندي والبحر الأحمر خاصة. وتتركز مصالحها الاستراتيجية أساساً في استخدام مرافق بحرية علي البحر الأحمر والمحيط الهندي لدعم العمليات العسكرية سواء في وقت السلم أو في زمن الحرب. كما أنها تدعم حرية الملاحة عبر البحر الأحمر وباب المندب، والتأكد من استمرار تدفق بترول الخليج إلي حلفاء الولايات المتحدة في أوروبا ولمواجهة نفوذ روسيا الاتحادية التي تهدد مصالحها في المنطقة (Al-yadoomi,1991: 17).

- وخلاصة القول فإنه يمكن تحديد سياسة الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة مضيق باب المندب من خلال مجموعة أهداف رئيسية تسعى إلي تحقيقها في المنطقة؛ وتشمل:
- التأكيد علي عدم وقوع المنطقة تحت سيطرة أية قوة أجنبية معادية لسياسة الولايات المتحدة وحلفائها في حلف الأطلسي، وقد عقدت في سبيل ذلك مجموعة من التحالفات ذات الصبغة السياسية والعسكرية لتطويق روسيا الاتحادية والحد من تأثيرها ونفوذها في المنطقة العربية.
  - تأمين بقاء واستمرار إسرائيل كدولة فعالة في منطقة الشرق الأوسط، ومن ثم فإن مساعي وجهود إسرائيل للسيطرة علي البحر الأحمر ومضائقه الاستراتيجية تعكس وجود مثل هذا الاتجاه.
  - ضمان وتأمين تدفق إمدادات البترول من منطقة الخليج العربي عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحر المتوسط إلي الولايات المتحدة والدول الغربية، حيث يعتبر هذا الهدف من أهم أهداف السياسة الخارجية للولايات المتحدة نظرًا إلي تأثير البترول علي اقتصاديات تلك الدول.
  - دعم الأنظمة الصديقة وتشجيعها علي إتباع سياسات استخدام استراتيجية الولايات المتحدة.
  - التهديد باستخدام القوة المسلحة حينما تتعرض مصالح الولايات المتحدة للخطر.
  - استخدام المرافق الشاطئية لدعم العمليات العسكرية في جنوب شرق آسيا والمحيط الهندي في وقت السلم والحرب.
  - ضمان حرية الملاحة الدولية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب(خديجة الهيصمي، ٢٠٠٢: ١١٢-١١٣) و (Al-yadoomi, 1991: 17).

## (٢) روسيا الاتحادية:

يرجع اهتمام الاتحاد السوفيتي السابق بموانئ المياه الدافئة علي البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي إلي حكم القياصرة، ثم واصل الزعماء السوفيت الذين حكموا بعد ثورة ١٩١٧ سياسة الامتداد جنوبًا للحصول علي تسهيلات لهم في البحر الأحمر، وظهر مدي حاجتهم إلي هذه التسهيلات في الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، وبخاصة بعد إدخال الولايات المتحدة الغواصات النووية إلي المنطقة (Logan and eds, 1978: 67).

ولروسيا الاتحادية في المنطقة مصالح متعددة. ومنها أن المنطقة هي الطريق الأقصر للاتصال بين الموانئ السوفيتية في البحر الأسود والمحيط الهندي حيث الاسطول الروسي، فبدلاً من المرور في البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي والمرور حول افريقيا، تعد قناة السويس ومضيق باب المندب أقصر الطرق لدعم قواتها البحرية والجوية في السلم والحرب. كما أن لها علاقات تجارية مع الدول الافريقية والاسيوية. كما يرجع اهتمامها بالمنطقة لمواجهة النفوذ الاوروبي والامريكي. وعليه تدخل روسيا في النطاق الجيوستراتيجي للمنطقة.

### (٣) دول الاتحاد الأوروبي:

لمضيق باب المندب تأثير كبير علي دول أوروبا الغربية، فقد كان طريق التوابل، وظل كذلك طريق البترول الخام، وبسبب الطبيعة الجيوستراتيجية للمنطقة بما يجعلها غير صالحة لتمرکز السفن الحربية وخاصة حاملات الطائرات والغواصات، والتي تشكل القوة الرئيسية في أسطول الولايات المتحدة، ولذلك لجأت دول غرب أوروبا إلي الاعتماد علي الأنظمة المحافظة في المنطقة، فضلاً عن استخدام عائدات البترول لتحقيق أهدافها والحفاظ علي مصالحها. مما يعد نقطة ضعف في استراتيجية دول الاتحاد الأوروبي في المنطقة، والتي تعتمد علي الأنظمة السياسية الموالية في المنطقة، وهي عرضة للتغير من وقت لآخر.

### (٤) الدول العربية:

اهتمت الدول العربية المطلة علي البحر الأحمر وتحديداً مصر والسعودية والأردن؛ بأوضاع كل من الصومال وجيبوتي، اللتان تمثلان الضفة الغربية لمضيق باب المندب، وعملت علي ربط هاتين الدولتين بالنظام الاقليمي بشتي الوسائل بما في ذلك إنضمامها إلي جامعة الدول العربية، حيث تسيطر جيبوتي علي الممر الغربي لمضيق باب المندب من خلال سواحلها التي تبلغ نحو ٣٠٠ كم، في حين يبلغ طول السواحل الصومالية ٣٢٠٠ كم.

### (٥) إسرائيل:

بعد انسحاب بريطانيا من دول المنطقة، نالت عدن التي كانت مستعمرة ومحمية بريطانية استقلالها في نوفمبر ١٩٦٧ لتصبح جمهورية اليمن الديمقراطية

الشعبية. وقد اتخذت الجمهورية الجديدة منذ البداية موقفًا معاديًا لإسرائيل. كذلك وبعد مرور عشر سنين من ذلك التاريخ، حصلت جيبوتي في يونيو عام ١٩٧٧ علي استقلالها عن فرنسا وانضمت إلي جامعة الدول العربية. وقد غيرت هذه التطورات السياسية البنية الاستراتيجية لمضيق باب المندب، إذ أصبحت ومعها المداخل الجنوبية المؤدية إلي قناة السويس وخليج العقبة تحت السيطرة التي يمكن أن تمارسها الدول العربية ممثلة في اليمن علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ثم جيبوتي علي الساحل الغربي وإلي الجنوب من جيبوتي نجد الصومال التي تتمتع بخط ساحلي طويل علي خليج عدن جنوبي باب المندب بالضبط، وإلي الشمال من جيبوتي نجد ارتيريا قرب باب المندب، في الوقت نفسه نجد دولاً أخرى خصوصاً إسرائيل مهتمة بالحفاظ علي حرية الملاحة خلال البحر الأحمر، وإمكان الوصول إلي خليج العقبة وقناة السويس، ولذلك فهي معنية بتصرفات الدول المحيطة بمضيق باب المندب (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٩٣-٩٤).

وعلي الرغم من أن الساحل الاسرائيلي علي البحر الأحمر لا يتجاوز سبعة أميال، وعليه عززت إسرائيل قدرتها للوصول إلي المناطق الافريقية للبحث عن مخرج لها في حال تم إغلاق قناة السويس أمام الملاحة الاسرائيلية، ومشكلة إسرائيل الرئيسية تقع عادة في مضيق باب المندب، عندما أغلقت القوات اليمنية المضيق في وجه الملاحة الاسرائيلية عام ١٩٧٣م (Al-yadoomi, 1991: 13-14). وتجدر الإشارة إلي أن استراتيجية الاقتراب غير المباشر من باب المندب علي بعد ألفي كيلو متر من أقصى الجنوب أو من أي مكان علي السواحل العربية التي تتحكم في البحر من ناحيتي الشرق والغرب يملي علي إسرائيل أن توجد لها حماية في اليابس المتصل تمتد علي سواحل الجزيرة العربية والسودان، وهذا أمر بعيد المنال حالياً (أمين هويدي، ١٩٨٠: ١٠٤). وعليه تولي إسرائيل اهتماماً كبيراً بمضيق باب المندب، ومن هنا كان الحرص علي إقامة علاقة ودية مع أثيوبيا للاستفادة من الموانئ والجزر الارتيرية قبل انفصال ارتيريا عنها، وعند استقلال الأخيرة كان التحرك الاسرائيلي السريع تجاهها.

وقد عبر أول رئيس لحكومة إسرائيل "ديفيد بن جوريون" عن تطلعات

إسرائيل للسيطرة علي البحر الأحمر في عام ١٩٤٩م إذ قال ”إننا محاصرون من البر ... والبحر هو طريق المرور الوحيد إلي العالم والاتصال بالقارات. وإن تطور إيالات سيكون هدفًا رئيسيًا نوجه إليه خطواتنا“، وقد شعرت الدول العربية المطلة علي البحر الأحمر بالخطر، فقامت مصر بالتعاون مع السعودية عام ١٩٥٠ من أجل منح الأولي عدة جزر ذات أهمية استراتيجية وتتحكم في مدخل خليج العقبة وهما جزيرتا ”تيران وصنافير“ تحت السيطرة العسكرية المصرية، والهدف من ذلك تقييد الملاحة الاسرائيلية، وكان هذا الإجراء من ضمن الدوافع التي أدت إلي العدوان الثلاثي علي مصر ١٩٥٦ (نجيب الغرياني، ٢٠٠٨: ١٨).

وقد صرح رئيس القوات البحرية الاسرائيلية (إن سيطرة مصر علي قناة السويس لا يضع بين يديها سوي مفتاح واحد في البحر الأحمر، أما المفتاح الثاني الأكثر أهمية من الناحية الاستراتيجية في باب المنذب فمن المحتمل أن يقع بين يدي إسرائيل إن هي عرفت كيف تطور سلاحها البحري في المنطقة). ويقول الكاتب اليهودي ”ياهو ساليتر“ عن استراتيجية إسرائيل في البحر الأحمر (إن المتخصص في شؤون الدفاع الاسرائيلي والمخططين له يدركون جيدًا مدي خطورة التهديد العربي المحدق بالبحر الأحمر مما يعطي أهمية خاصة للعلاقات الاسرائيلية مع الدول غير العربية الواقعة شرق افريقيا والتغيرات الدولية). إن إسرائيل وجدت مناخًا أفضل وأكثر ملائمة أمام الاستراتيجية الاسرائيلية لتحقيق أمن إسرائيل من خلال التحالف الاستراتيجي مع الولايات المتحدة والتفوق العسكري إقليميًا، وتعزيز العلاقات مع دول البحر الأحمر والقرن الافريقي لتأمين ملاحتها وبناء اقتصادها. ونجد أن معظم التحليلات السياسية العربية أثبتت أن إقدام إرتيريا علي احتلال جزر حنيش في منتصف ديسمبر ١٩٩٥م بدعم وقيادة إسرائيلية جري لصالح الاستراتيجية الاسرائيلية التي تتطلع إلي تحقيق تقدم ملموس للسيطرة علي البحر الأحمر، حيث نجحت إسرائيل في الالتفاف علي استقلال ارتيريا وتوثيق العلاقة مع حكومته وسارعت إلي تقديم الدعم للجناح الذي تزعمه ”أسياس أفورقي“- أمين عام الحكومة الارتيرية المؤقتة بعد الاستقلال-، ففي عام ١٩٩٠م زار وفد إسرائيلي أسمره واستطلع الوضع في ارتيريا وجنوب البحر الأحمر، ومن ثم

وضعت إسرائيل خطة عاجلة للتحرك نحو افريقيا وقد ناقشها الكنيست الاسرائيلي بتاريخ ١٦/٣/١٩٩٢ (نجيب الغرياني، ٢٠٠٨: ١٨).

ويعود جذور التواجد الاسرائيلي في اريتريا الي حقبة الخمسينيات من القرن العشرين أيام الأمبراطور "هيلاسي لاس" وقد نمت وتطورت العلاقات بين إسرائيل وأثيوبيا بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ علي الرغم من قطع العلاقات الدبلوماسية ظاهرياً. إن ما يفسر استمرار علاقات إسرائيل بأثيوبيا وإريتريا وحتى بعد استقلال إريتريا هو مخاوف إسرائيل من قيام دولة عربية بالقرب من مضيق باب المندب، لذلك سعت إسرائيل جاهدة لابعاد إريتريا من محيطها العربي وتحقيق حلمها في مد نفوذها إلي الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، وإقامة أوثق العلاقات مع إريتريا حتي وصلت في إحدي مراحلها إلي درجة التحالف والذي كانت إسرائيل تأمل من خلاله إلي تكوين محور ثلاثي "إسرائيل- إريتريا- إثيوبيا" للتنسيق في سياساتهم المستقبلية في البحر الأحمر وحوض النيل والقرن الأفريقي(أياد جلو، ٢٠١٠: ٢٠٧).

وجدير بالذكر أنه قبل استقلال إريتريا بفترة قصيرة كانت كل الدلائل تشير إلي أن إريتريا ستتنضم إلي جامعة الدول العربية، إلا أن مجئ "أسياس أفورقي" أدي إلي قلب تلك الموازين، وهنا يرجح البعض أن إقامة علاقات مع إسرائيل كان أحد شروط مؤتمر لندن الأساسية لضمان استقلال اريتريا عن أثيوبيا، إلا أن تقريراً صدر في نوفمبر عام ١٩٩٣ لمنظمة الوحدة الافريقية أوردته صحيفة الشرق الأوسط بلندن أفاد بأن هناك معلومات من جامعة الدول العربية أن هناك معاهدة وقعت بين إسرائيل وارتيريا بواسطة "أسياس أفورقي" في يناير ١٩٩٣ تضمنت ما يلي:

- التعاون في المجال الزراعي.
- تدريب وتسليح القوات الاريتيرية والأجهزة الأمنية.
- تشغيل وإدارة ميناء مصوع الاريتيري.
- تزويد قوات اريتريا بالأسلحة المنتجة في إسرائيل.
- الاتفاق علي إنشاء قواعد عسكرية في ثلاثة مواقع، مع مساهمة الخبراء الاسرائيليين في كل الأنشطة الضرورية التي تساعد علي النهوض بارتيريا.

وقد قامت الحكومة الارتيرية بإيفاد ١٠٠ ارتيري للتدريب في مختلف المجالات الاسرائيلية بالإضافة إلي استقدام الخبراء الإسرائيليين للعمل في مجال التنقيب عن المعادن والمراعي والتخطيط البحري، وفي المجال العسكري تدفقت الأسلحة والمعدات الاسرائيلية إلي ارتيريا، حيث تبين وجود ٦٠٠ مستشار يرباط معظمهم في ميناء مصوع لمراقبة التحركات في منطقة مضيق باب المنذب (Tsfatson, 1994: 49). وفي فبراير ١٩٩٦ قام "أفريقي" بزيارة إسرائيل حيث وقع معها اتفاقية أمنية الغرض منها تعزيز التعاون العسكري بين الجانبين ووضع استراتيجية موحدة في المنطقة تضمنت ما يلي:

- التزام إسرائيل بتقديم كل احتياجات ارتيريا في المجال الدفاعي لتتمكن من بناء جيش نظامي له القدرة علي مواجهة التهديدات المحتملة.
  - تشكيل فريق دفاعي من الطرفين يضم خبراء في شؤون التسليح والتدريب والاستخبارات لتحديد نوعية وحجم متطلبات إعادة بناء القوات الارتيرية من الأسلحة والتدريب.
  - تدعيم موقف ارتيريا في مواجهة البحث والسيطرة علي الجزر الاستراتيجية الواقعة في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وأن تقوم إسرائيل بحماية الوضع الراهن فيه، عن طريق تأمين وجود عسكري للمراقبة والرصد والتدخل العسكري السريع في حالة حدوث تطورات تتطلب تدخل إسرائيل لحماية مصالحها العليا.
  - إرسال مجموعة من الخبراء الإسرائيليين إلي ارتيريا من أجل تطوير وتحديث المنظومة الارتيرية الدفاعية البحرية والجوية في الساحل الإرتيري واستيعاب المفاهيم والعقائد العسكرية الغربية والإسرائيلية لاستخدام المعدات العسكرية الاسرائيلية بكفاءة عالية (علاء سالم، ١٩٩٦: ١٥٩).
- وتجدر الإشارة إلي أنه عندما استقلت ارتيريا عن أثيوبيا، وخسرت الأخيرة منفذها البحري الوحيد، أصبح هذا المنفذ يقع داخل حدود ارتيريا، التي أصبحت وريث هذا العدد الكبير من الجزر الاثيوبية في البحر الأحمر، وتعد جزر حنيش الكبرى والصغرى وزقر التابعة لليمن من الجزر المهمة في البحر الأحمر، نظرًا لقربها من مضيق باب المنذب والتي ترغب إسرائيل في السيطرة عليها، ولذلك

عملت ما بوسعها إلى تشجيع ارتيريا ودعمها بكل الوسائل المتاحة للسيطرة علي هذه الجزر، وفعلاً نفذت ارتيريا هذه الرغبة في نهاية عام ١٩٩٥ وبدعم مباشر من البحرية الاسرائيلية (أياد جلو، ٢٠١٠: ٢١٦). وتم ضع الجزر تحت الإدارة الارتيرية، ومن ثم زيادة النفوذ الاسرائيلي في المنطقة بغرض تحقيق أهدافها الاستراتيجية المتمثلة في:

- توسيع الوجود العسكري الاسرائيلي أو ترسيخه أو تأمين مصالح إسرائيل بما يتيح لها إمكانيات الهجوم المباشر علي العرب في باب المندب.

- إيجاد عمق استراتيجي في البحر الأحمر يتيح لاسرائيل رصد أي نشاط عسكري عربي في المنطقة.

- استخدام التفوق العسكري الاسرائيلي لكسر أي حصار عربي في المستقبل.

- ضمان الاتصال والأمن للسفن التجارية والعسكرية أثناء تنقلها بين المحيط الهندي والبحر المتوسط.

- وضعت إسرائيل مضيق باب المندب في أعلى قائمة استراتيجيتها البحرية، مدركة بذلك أهمية العمق الاستراتيجي لكيانها وارتباطه العضوي بأمنها وقدرتها علي التوسع العسكري مستقبلاً، ولهذا عملت منذ ستينيات القرن الماضي من أجل تعزيز علاقاتها مع الدول الافريقية، وبصورة خاصة دول الشرق الافريقي المطلة علي البحر الأحمر باعتباره ممراً مصيرياً بالنسبة لها(محمد السرياني، ٢٠٠١: ٢٦٠-٢٦١).

ويري المراقبون أن هناك مجموعة من المؤشرات علي أرض الواقع تؤكد

الدور الاسرائيلي في احتلال الجزر اليمنية، ومنها:

- التكتيك العسكري البارع الذي استخدم في عمليات الإبرار البحري لاحتلال الجزيرة والسيطرة عليها، وهو تكتيك ما من شك يفوق قدرة الارتيريين العسكرية.

- إن ميزان القوة العسكرية بين البلدين لا يتيح بأي حال من الأحوال لارتيريا النجاح والفاعلية في احتلال جزيرة حنيش بمفردها، لذلك لجأت ارتيريا إلي طلب الدعم

العسكري الاسرائيلي لتنفيذ هذه العملية العسكرية.

- الزيارة السرية التي قام بها "أسياس أفورقي" لاسرائيل في نوفمبر ١٩٩٥، وما أسفرت عنه من اتفاقات عسكرية وأمنية بين الجانبين (أياد جلو، ٢٠١٠: ٢٠٧).

وقد نشرت جريدة الحياة اللندنية في أبريل ١٩٩٦ حوارًا مع "مارتن كرامر" مدير معهد "موشيه ديان" الاستراتيجي في تل أبيب كشف فيه بوضوح أن إنتزاع حنيش الكبرى بالإضافة إلي نشر طائرات اسرائيلية في المطارات التركية وفق الاتفاق الاستراتيجي بينهما (إسرائيل - تركيا) جاء في إطار استراتيجية إقليمية وقائية تنفذها إسرائيل تحسبًا لتهديدات سودانية محتملة للخطوط الاسرائيلية في البحر الأحمر، ولم ينس "كرامر" أن يشير إلي أن حركة التجارة الاسرائيلية والتي يصل حجم ناتجها لأكثر من ٨٠ مليار دولار سنويًا تمر عبر مضيق باب المندب، الأمر الذي يتطلب تأمين هذا الطريق البحري(جلال عبد الله، ١٩٩٩: ٧٠).

وفي ١٥ ديسمبر ١٩٩٥ اندلع القتال بين اليمن وارتيريا علي أرض الجزيرتين "حنيش الكبرى والصغرى"، وقد احتلت القوات الارتيرية كامل الجزيرتين، وأسرت معظم أفراد القوة اليمنية. ثم اتفق الطرفان علي وقف إطلاق النار إثر تدخل فرنسا كوسيط بين الطرفين. وقد اقترحت فرنسا علي الدولتين اللجوء إلي محكمة العدل الدولية لتقرير حق السيادة علي أرخبيل حنيش. وفي الأول من مايو ١٩٩٦ أعلنت فرنسا موافقة الحكومتين علي التحكيم وأنهما سيقبلان بحكم المحكمة الدولية مهما كانت النتائج، وقدمت الدولتان مرافعاتهما أمام محكمة العدل الدولية. وجاء قرار محكمة العدل الدولية ليقرر حقوق اليمن في أكثر من أربعين جزيرة في هذا الأرخبيل، وقد تبع ذلك انسحاب القوات الارتيرية من كافة المواقع وعادت إلي السيادة اليمنية(محمد السرياني، ٢٠٠١: ٢٥٦-٢٦٣).

وبناءً علي ما تقدم يظهر لنا وبكل المقاييس "أن ارتيريا باتت جزءًا من خيار إسرائيلي للهيمنة علي تلك المنطقة الاستراتيجية. وهذا يعني من جانب آخر أن الصراع في المنطقة قد غدا امتدادًا للصراع الاسرائيلي، وأن السياسة الاسرائيلية تسعى إلي تحقيق أهداف محددة في منطقة البحر الأحمر والقرن الافريقي؛ وهي:

- فك العزلة الدولية حولها.

- الحصول علي تسهيلات عسكرية في بعض دول القرن الافريقي.
- تأمين الطرق البحرية الاسرائيلية من خلال السيطرة علي المداخل الجنوبية للبحر الأحمر (أياد جلو، ٢٠١٠: ٢٠٧). والمتمثلة في مضيق باب المندب.

إن إسرائيل التي تعلمت من القيود التي فرضها العرب علي ملاحتها في باب المندب في أعوام ١٩٧١ و ١٩٧٣ عمدت إلي تطوير قواتها البحرية والجوية حتي باتت قادرة علي توفير غطاء جوي لسفنها عند باب المندب. ومنذ عام ١٩٧٦م تقوم الطائرات الاسرائيلية بين حين وآخر بالتحليق فوق مضيق باب المندب لأغراض الاستطلاع (Copley,1977: 12-14). حيث كان معدل السفن التي تصل شهرياً إلي ميناء إيلات نحو ٢٠٠ سفينة دخلت منها ٨٣ سفينة معظمها بعد وقف إطلاق النار. كما أن إغلاق مضيق باب المندب حرم إسرائيل من ١٨ مليون طن بترول كانت تصل إلي إيلات عن طريق باب المندب، بخلاف تعطل ٢٤ سفينة أخري كانت تنقل ستة ملايين طن من خليج السويس أثناء الاحتلال الإسرائيلي لسيناء. وقد أدي وقف إمداد إسرائيل بالبترول إلي ارتفاع أسعاره وامتد تأثير ذلك إلي باقي النواحي الاقتصادية الأخرى.

ومنذ بدايات عام ١٩٧٧م وبسبب الأهمية المتزايدة لقضية السيطرة علي الملاحة بالمنطقة، طرحت بعض الدول العربية قضية السيطرة علي البحر الأحمر بما في ذلك باب المندب. وعلي الرغم أن إسرائيل بعيدة عن باب المندب إلا أنها تأتي من بين الدول التي تهتم كثيراً بقضية من يسيطر عليه، إذ تستخدمه منذ عام ١٩٥٦م في تحطيم عزلتها الإقليمية عن طريق إنشاء علاقات اقتصادية وغير اقتصادية مع دول افريقيا وجنوب شرقي آسيا. وإذ اتسع اهتمام إسرائيل الاستراتيجي ليشمل باب المندب وزاد قلقها بالنسبة إلي حرية ملاحتها خلال المضائق بفعل عوامل كثيرة تمثلت في الانسحاب البريطاني من منطقة البحر الأحمر عام ١٩٦٧م، وحادثة ناقلة البترول عام ١٩٧١م\*\*\*\*، والحصار العربي لباب المندب عام ١٩٧٣ ثم استقلال جيبوتي ١٩٧٧م. وقد جاء ضمن الأحكام المتفق عليها شفاهة في اتفاق فصل القوات بين مصر وإسرائيل الموقع في ١٨ يناير عام ١٩٧٤م الشرط القاضي بأن تلغي مصر الحصار الذي كانت فرضته ضد الملاحة الاسرائيلية في باب المندب خلال حرب أكتوبر عام ١٩٧٣ (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٩٥).

وعلي الرغم أن إسرائيل قد أعيدت لها حقوقها التي تدعيها في الملاحة في خليج العقبة ومضائق تيران وقناة السويس بموجب معاهدتها مع مصر عام ١٩٧٩م،

إلا أن قضية الملاحة خلال باب المندب يمكن أن تشعل صراعاً مسلحاً في المستقبل ينشب بين إسرائيل وبين دول البحر الأحمر العربية. حيث إن إغلاق الممرات الملاحية بفعل عربي مازال أمراً ممكناً، فإنه لو أغلق باب المندب في وجه السفن المتجهة إلى إسرائيل، كما حدث في الحصار العربي عام ١٩٧٣م فستقل أهمية حرية الملاحة الاسرائيلية عبر مضائق تيران وخليج العقبة. إن حرية الملاحة الاسرائيلية عبر مضيق باب المندب مرتبط بالصراع العربي - الاسرائيلي في إطاره الشامل (عبد الله السلطان، ١٩٨٤: ٩٧).

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن مضيق باب المندب يمثل المدخل الوحيد لخط امدادات البترول إلى إسرائيل من إيران فضلاً عن التجارة الاسرائيلية من شرق افريقيا واستراليا وجنوب شرق آسيا حيث تبلغ نسبة التجارة التي تمر عبره إلى ٢٠٪ من حجم الصادرات الاسرائيلية وإلى ٦٠٪ من حجم الواردات من المواد الخام.

ويظل مضيق باب المندب رغم ذلك مصدرًا محتملاً للصراع العسكري، ويمكن فرض الحصار عليه لعدم اعتراف اليمن والسعودية بدولة إسرائيل، وفي حالة قيام الحرب بين مصر وإسرائيل يمكن كذلك فرض الحصار البحري (عبد المنعم محمد داود، ١٩٩٩: ٢٧٢).

انطلاقاً مما سبق تتأكد الأبعاد الجيوستراتيجية والصراعات الدولية علي مضيق باب المندب، حيث يتجاوز كونه منطقة جغرافية مستقلة، وأن الترابط الجيوستراتيجي مع غيره من الوحدات الجغرافية الأخرى استطاع أن يزيد من أهميته ليصبح نقطة حاسمة في ظل الصراع الدولي بكل ما يعنيه ذلك من قابلية وقدرة علي التوظيف الاستراتيجي فهو يتصف بخصائص فريدة من حيث الاعتبارات الجغرافية وأهميتها الجيوستراتيجية علي الصعيد العالمي، فهذا الموقع الجغرافي المهم لا يمكن أن يعزل عن التأثيرات الخارجية علي كافة الأصعدة السياسية والاقتصادية والعسكرية، وتتجسد أهمية هذا الموقع في الاهتمام المتزايد للدول الكبرى لمحاولة السيطرة عليه لما يحتويه من موارد سواء أكانت اقتصادية متمثلة في البترول أو استراتيجية نابغة من طبيعة الموقع المهم لهذه المنطقة.

## النتائج :

- لم تكتسب المنطقة أهميتها الجيوستراتيجية إلا في الفترات التاريخية الحديثة، فقد كانت وظيفة المنطقة محدودة ومخصصة لخدمة تجارة دول المنطقة التي تحيط بها وذلك حتى عام ١٤٩٨م، ثم أصبح المرور في المضيق ذات أهمية ثانوية نظراً لحدوث تحول جذري في حركة التجارة متمثلاً في اكتشاف الرجاء الصالح في القرن الـ١٥، وعليه تدهورت أهمية المضيق لدرجة كبيرة، إلي أن جاء عام ١٨٦٩م وبدأ يحدث ثوري أعاد إلي المضيق أهميته متمثلاً في افتتاح قناة السويس.
- أدي اكتشاف البترول في منطقة الخليج العربي إلي حدوث تغير جوهري في وظيفة المضيق وحوله إلي ممر استراتيجي مهم في تجارة البترول الدولية.
- عمدت الدول الأوروبية ”بريطانيا وفرنسا وإيطاليا“ إلي تثبيت أقدامها قرب مضيق باب المندب بسلسلة من عمليات الاحتلال، وذلك تحت تأثير الأهمية الاستراتيجية الكبيرة للمضيق.
- يدخل مضيق باب المندب ضمن المضايق الدولية الأكثر استخداماً لأغراض التجارة الدولية.
- يبلغ عرض المياه الإقليمية للدول المتاخمة للمضيق نحو ١٢ ميلاً بحرياً، مما يعني عدم وجود حيز من أعالي البحار، وعليه تبحر السفن في المياه الإقليمية للدول المشرفة علي المضيق.
- يعد مضيق باب المندب المفتاح الرئيس للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتبلغ المسافة بين ضفتي المضيق نحو ٢٣كم، ويتكون من ممرين تفصلهما جزيرة ميون، ويعد الممر الغربي هو الأساس للمرور في المضيق نظراً لإتساعه.
- يكتنف المضيق العديد من الجزر والتي لها أهمية استراتيجية وتكتيكية في السيطرة علي المضيق.
- تشكل صادرات البترول في المضيق نحو ٣,٥ مليون برميل/يومياً عام ٢٠١٢، شكلت ما نسبته ٧,٣٪ من إجمالي كميات البترول العابرة للمضايق يومياً ، وعليه يعد المضيق ثالث أهم نقطة لعبور مصادر الطاقة في العالم.

- تأتي أهمية المضيق الجيوستراتيجي من حقيقة موقعه الجغرافي.
- يمتد تأثير المضيق جيوستراتيجياً إلي ما يتجاوزه ليشمل مصالح قوي دولية مرتبطة به.
- تتلخص سياسة الولايات المتحدة في المنطقة في التأكيد علي عدم وقوع المضيق تحت سيطرة أي قوة معادية لها، وتأمين بقاء واستمرار إسرائيل كدولة فعالة في المنطقة، فضلاً عن ضمان وتأمين تدفق إمدادات البترول من منطقة الخليج العربي عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحر المتوسط إلي الدول الغربية والولايات المتحدة. وكذلك روسيا مهتمة بالمضيق، حيث تشكل المنطقة أقصر طريق بحري بين موانئ روسيا علي البحر الأسود وأساطيلها الموجودة في المحيط الهندي.
- تسعى إسرائيل إلي تحقيق أهداف محددة في منطقة المضيق ومنها فك العزلة الدولية حولها، والحصول علي تسهيلات عسكرية في بعض دول المنطقة، فضلاً عن خلق عمق استراتيجي ووجود عسكري مباشر يسهم في تشتيت الجهد العسكري العربي علي طول البحر الأحمر.

## التوصيات :

- العمل علي إقامة تجمع إقليمي عربي تشترك فيها جميع الدول العربية المطللة علي البحر الأحمر في المجالات الاقتصادية والعسكرية. وذلك من خلال التخطيط المشترك لاستغلال إمكانيات الإقليم الاقتصادية والجيوستراتيجية.
- العمل علي إقامة منظومة أمنية عربية الهدف منها حماية الأمن القومي العربي ومواجهة المخططات الغربية.
- العمل علي إنضمام ارتيريا إلي جامعة الدول العربية، مما ينعكس بدوره علي المضيق، حيث سيضحي بذلك مضيّقاً عربياً خالصاً، ويعمل علي إنهاء الخلافات اليمنية- الإرتيرية.
- رفض التدخل الأجنبي في ترتيبات أمن المنطقة تحت أي شكل من الأشكال، واستبعاد جميع القوي غير العربية.
- ينبغي أن تستند ترتيبات الأمن الإقليمية في المنطقة إلي العلاقات التاريخية والدينية والاقتصادية المشتركة بين دول المنطقة، وأن تضمن استقلال دولها وسيادتها علي أراضيها، علي أن تتحمل دول المنطقة نفقات إعداد هذه الترتيبات.

## الهوامش

( \* ) علي سبيل المثال: المسافة بين الكويت وليفربول تستغرق نحو ١٣,٥٠٠ ميل عبر طريق رأس الرجاء الصالح، في حين لا تتجاوز ٧٠٠٠ ميل عبر البحر الأحمر، والمسافة بين سنغافورة وليفربول اختصرت أيضاً من ١٥,٠٠٠ ميل عبر طريق رأس الرجاء الصالح إلي نحو ٩١٠٠ ميل.

( \*\* ) الميل البحري = ١٨٥٣ متر، أو ٦٠٨٠ قدم.

(\*\*\* ) المنطقة الاقتصادية الخاصة Exclusive Economic Zone: تمتد حتى ٢٠٠ ميل بحري اعتباراً من خط الأساس. وللدولة البحرية الحق في التنقيب، واستخدام الموارد الموجودة في البحر وقاعه وتحتة، وإقامة ما تراه مناسباً من إنشاءات لتوليد الطاقة، أو البحوث العلمية، ولكن بشكل لا يعرض الملاحة والبيئة البحرية لأي مخاطر مضرّة، ولا يتعارض مع حقوق الدول الأخرى المقابلة أو المجاورة.

(\*\*\*\* ) قام مجموعة أفراد يدعون انتمائهم إلي إحدى المنظمات الفلسطينية في ١١ يونيو ١٩٧١م، بالهجوم بالقذائف الصاروخية علي ناقلة البترول الإسرائيلية "كورال سي" عند عبورها مضيق باب المندب متجهة إلي ميناء إيلات الإسرائيلي، مما أدي إلي اشتعال حريق في مقدمة السفينة.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً: المراجع العربية:

- ١- ابن منظور (١٩٥٦) لسان العرب -. ج ١ -. بيروت : دار الصادر.
- ٢- أجييه يونان جرجس (١٩٧٩) البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي - القاهرة : مكتبة غريب.
- ٣- أحمد شقيلة (يونيه ١٩٩٠) الاستراتيجيات اليمنية في البحر الأحمر- مجلة معين، ع ١٢- صنعاء .
- ٤- أمين محمد قائد اليوسفي (١٩٨٨) النظام القانوني للمضايق العربية -. بيروت : دار الحدائث.
- ٥- أمين هويدي (١٩٨٠) البحر الأحمر والأمن العربي : العوامل المؤثرة -. مجلة المستقبل العربي ، ع ١٢ -. بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية.
- ٦- أياد كاظم هادي جلو (٢٠١٠) التغلغل الاسرائيلي في ارتيريا بعد الاستقلال -. مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية-. ع ٤ -. جامعة الكوفة : كلية القانون.
- ٧- باب المنذب: الأهمية الاستراتيجية والانعكاسات علي الأمن القومي العربي (٢٠١٢/١٢/١١) - متاح في : <http://www.4geography.com/vb/showthread.php?t=6625>
- ٨- جلال إبراهيم عبد الله (١٩٩٩) صنع القرار في السياسة الخارجية اليمنية -. رسالة دكتوراة -. غير منشورة -. جامعة بغداد : كلية العلوم السياسية.
- ٩- جلال يحيي (١٩٦٢) البحر الأحمر والاستعمار -. القاهرة : دار القلم.
- ١٠- جمال سالم عبد الكريم النعاس (٢٠١١) الأبعاد الجيوستراتيجية لاغلاق مضيق هرمز : دراسة في الجغرافيا السياسية -. كلية الآداب : جامعة عمر المختار.
- ١١- حسين الحبيشي (١٩٨٩) قضايا قانونية ، المسائل القانونية وقضية البحر الأحمر -. بيروت : دار الفكر المعاصر.
- ١٢- خديجة الهيصمي (٢٠٠٢) سياسة اليمن في البحر الأحمر -. القاهرة : مكتبة مدبولي.
- ١٣- عادل عبد الله المسدي (٢٠١٠/٣/٢٢) النظام القانوني لمضيق هرمز في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ -. ورقة عمل مقدمة لمؤتمر مضيق هرمز -. جامعة السلطان قابوس : كلية الحقوق.
- ١٤- عبد العزيز محمد سرحان (١٩٦٩) القانون الدولي العام -. القاهرة : دار النهضة العربية.
- ١٥- عبد الله عبد المحسن السلطان (١٩٨٤) البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي: التنافس بين استراتيجيتين - ط١- سلسلة أطروحات الدكتوراة (٧) - بيروت : مركز دراسات الوحدة العربية.

- ١٦- عبد الله علي بورجي (د.ت) الجزر اليمنية في البحر الأحمر - صنعاء: منشورات ٢٦ سبتمبر.
- ١٧- عز الدين محمد أحمد (إبريل ٢٠٠٨) أبعاد السياسة الخارجية الأمريكية تجاه منطقة الخليج العربي -. مجلة الساتل -. ع ٤ -. مصراته : جامعة السابع من أكتوبر.
- ١٨- علي صادق أبو هيف (١٩٧٥) القانون الدولي العام -. ط ١٢ -. الاسكندرية: منشأة المعارف.
- ١٩- عبد المنعم محمد داود (١٩٩٩) مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية -. الاسكندرية : منشأة المعارف.
- ٢٠- علاء سالم (أبريل ١٩٩٦) النزاع اليمني الارتييري حول أرخبيل حنيش -. السياسة الدولية ، ع ١٤٢ .
- ٢١- فايز محمد العيسوي (٢٠٠٠) الجغرافيا السياسية المعاصرة . - الاسكندرية : دار المعرفة الجامعية.
- ٢٢- قصي كامل صالح شهر (١٩٧٩) أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر -. صنعاء: مركز الدراسات والبحوث اليمني.
- ٢٣- محمد أزهر السماك (نوفمبر ١٩٨٩) الوزن الجيوبوليتيكي لدول البحر الأحمر العربية -. سلسلة رسائل جغرافية -. ع ١٣١ -. الكويت : قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية.
- ٢٤- محمد حافظ غانم (١٩٦٠) محاضرات عن النظام القانوني للبحار -. القاهرة : جامعة الدول العربية.
- ٢٥- محمد صفي الدين أبو العز (١٩٨٩) جزر البحر الأحمر: الملف العلمي.-معهد البحوث والدراسات العربية.- القاهرة: جامعة الدول العربية.
- ٢٦- محمد محمود إبراهيم الديب (١٩٨٩) الجغرافيا السياسية منظور معاصر -. القاهرة : مكتبة الأنجلو المصرية.
- ٢٧- محمد محمود السرياني (٢٠٠١) الحدود السياسية في الوطن العربي : نشأتها وتطورها ومشكلاتها -. الرياض: إكاديمية نايف للعلوم الأمنية مركز الدراسات والبحوث.
- ٢٨- محمود نعناعة (١٩٧٤) إسرائيل والبحر الأحمر -. القاهرة : مكتبة الخانجي.
- ٢٩- نجيب الغرياني (٢٠ يناير ٢٠٠٨) الاستراتيجية الاسرائيلية لاحتلال مضيق باب المندب -. جريدة القدس العربي.- س ٢٠ ، ع ٦١٠٤ .
- ٣٠- وسام الدين العلكة (٢٠١١) النظام القانوني للمضيق الدولي : دراسة تطبيقية علي مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي -. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية -. مج ٢٧ ، ع ٤ -. جامعة دمشق : كلية الحقوق.

## ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- Aliboni, R. (1985) The Red Sea Region .- New York .- Syracuse University Press.
- 2- Al-Yadoomi, H. (april 1991) The Strategic Importance of The Bab Al-Mandab .- U.S. Army War College .- Pennsylvania.
- 3- Anderson , E. W ( 1993) An Atlas of World Political Flash Points.- A source book of geopolitical Crisis , Pinter Reference .- London.
- 4- Bouldrg, F. (N.D) The Occupation of Kamaran island .- London : West View Press.
- 5- C. Emmerson & P. Stevvens (January 2012) Maritime Choke Points and the Global Energy System Chating away Forward .- available at: [www.chatamhouse.org](http://www.chatamhouse.org)
- 6- Commander R.H (2009) A Brief Geographical and Hydroghical Straits which constitute Routes for international Traffic .- United Nation .- Document A/conf-13/6and Add.1,.
- 7- Country Analysis Briefs( 30/12/2011) World Oil Transit Choke Points Energy Information Administration.
- 8- Copley, G. (March 1977) The Concept of Israel as a Major Red Sea Power .- Defense and Foreign .- Affairs Degest , Vol 5, No 3 .
- 9- Drysdale ,A & G.H, Blake (1985) The Middle East and The North Africa: A political Geography, Press New York .- Oxford Unit.
- 10-Dyke, Van.(1/1/2013) Transit Passage through International Straits .- available at: <http://www.law.hawaii.edu/files/webFM/Faculty/straits100308.pdf>.
- 11- Farer, T.J. (1979) War Clouds on The Horn of Africa : widening storm.- 2nd rev. ed.- Washington ; D.C: Carnegie Endowment for international Peace.
- 12- Gidel, G.C. (1934) Le droit International Public delamer , Vol 3 , les editions internationals, Paris.
- 13- International Energy Agency (11 August 2010) Oil Market Report.
- 14- Legum, C. & B. Lie (1977) Conflict in The Horn of Africa .- New York : Africana Publishing .
- 15- Logan, C. & M. Harris, eds(1978) Middle East Contemporary Survey .- New York : Holmes and Meier Publishers.
- 16- Mackinder ,H.(1904)The Geographical Pivot of History, Geographical Journal .- vol xxiii .
- 17- Rousseau, C. (1976) Le droit international Public, Dolloz Huitieme edition , Paris.
- 18- Tesfatsion M.(1994) Eritrean and neigh Boure in The New World .- Crder: Hamburylit.
- 19- United Nations (2009) Conference on The Low of The Sea 24 February to 27 April 1958 A Brief Geographical and hydro Graphical Study of Straits which constitute Routes for International Traffic .- Vol 1 .- A/conF.13/6 and Add.7.- Switzerland: Geneva.
- 20- U.S. Energy Information Administration (22 August 2012) World Oil Transit Chokepoints.- available at: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?Fips=wbtc>