

بعد أن أبدى الرئيس اليمني مخاوفه من تدويلها

# تأمين الممرات البحرية.. الوجه الآخر للاستعمار



وتكثيف تواجدها العسكري هناك.

## مسؤولية دولية

من جانبه أكد الدكتور هاني رسلان - الخبير بمركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية - أن هناك اتفاقيات تقوم على وضع ضوابط السير عبر الممرات المائية الدولية المختلفة، أي أنها خاضعة لمبادئ القانون الدولي. فقناة السويس قبل البدء في حفرها تم توقيع اتفاقية تنص على أنها ممر مائي لا يقتصر على دون الأخرى بل متاح لكل دول العالم، وكذلك الحال مع مضيق البوسفور فرغم وجوده داخل تركيا إلا أنه ممر دولي، مشيراً إلى أن عملية التفكير في قوى دولية تابعة من قراصنة الصومال وتواجدهم في المياه الدولية وتجاوزهم لها.

وأوضح أن أعمال القرصنة تقوم بترك عدد من السفليات منها رفع أسعار تأمين السفن وهذا له مردود سيء، فعلى الرغم من منع عمليات التأمين المستمرة التي تسعى لها الدول إلا أنها عاجزة عن حل هذه الأزمة، وهنا يمكن الإشارة إلى أنه السبيل الوحيد لحل هذه الأزمة يتمثل في سرعة إعادة السيطرة الكاملة للدولة الصومالية، رافضاً اقتراحاً يتمثل في إنشاء إدارة إقليمية مشتركة من دول الخليج الثماني -دول مجلس التعاون الخليجي وإيران والعراق - لمراقبة المضائق والممرات المائية الاستراتيجية في المنطقة، على أن تتعاون في هذا الإطار وفق آليات خاصة تحددها هذه الدول، مع دول المحيط الهندي وهي اليمن وباكستان والهند وسريلانكا وبنغلاديش وأقطار جنوب شرق آسيا، على أساس أنه هناك أربعة مضائق أساسية يعني بها أمن الخليج، واستتباعاً أمن الطاقة النفطية، وهي مضائق «هرمز، وباب المندب، وبالك الواقع بين سريلانكا وإندونيسيا».

وطرح سؤال حول الدافع الذي يجعل دول الخليج العربي تحصر نفسها كمسؤولة عن الأمن في مضيق هرمز وممرات الملاحة في أجزاء أساسية من بحر العرب وخليج عمان، فالمسؤولية القانونية لا تقع على عاتق دول هذه المضائق فقط فكما أشرنا مراراً وتكراراً ولا سيكون على دول الخليج السعي لتأمين كل الطرق التي ترعى مصالحها فهناك امتداد أقل ارتباطاً، لكنه حيوي في الوقت نفسه، يتمثل في بحر الصين الجنوبي الذي يشكل الطريق الحصري لإمدادات الطاقة النفطية من الخليج إلى كل من الصين وكوريا الجنوبية واليابان، لذلك فإن هناك مستويات مختلفة من التنسيق يمكن أن تنشأ بين دول الخليج من جهة، والدول التي تشارك في الإشراف على ممرات طاقاتها النفطية من جهة أخرى ولكن تحت غطاء ورعاية دولية.

وقال إنه يجوز للأمم المتحدة وحدها من خلال مجلس الأمن العمل على تأمين الممرات الدولية، لأنها تمثل الشرعية الدولية، فمجلس الأمن يضم 14 عضواً منها خمس دول تمثل مجموعة «الفييتو»، وهذه المجموعة تختلف مصالحها من منطقة لأخرى، ولعل هذا ما يوضح الخلاف المستمر بين روسيا والصين من جهة والولايات المتحدة وفرنسا وإنجلترا من جهة أخرى، فعندما يتم اتخاذ قرار من جانب هذه المجموعة لحماية المصالح الدولية فيسكون فيه قدر كافٍ من التوازن ولا يثير اللقلق، لكن رغم ذلك فإن خطوة إنشاء قوة عسكرية دولية لحماية منطقة الخليج ليس ضرورياً كما يراه البعض إلا أنه غاية في الأهمية لمنطقة الممر المائي المقابل لسواحل الصومال.

وذكر أن الخطر الحقيقي بهذه المنطقة ينحصر في حالة وقوع مواجهة إيرانية-إسرائيلية وفي هذا الوقت تحدد قواعد الملاحة الدولية ضرورة إيقاف الملاحة إلا أن تنتهي المواجهات العسكرية، أما تواجدها بشكل دائم فهذا لا يجوز على الإطلاق.

## ■ اللواء علي القرقاوي: وجود قوات حماية على القنوات المائية الدولية يعتبر إحدى صور الاستعمار ■ د.هاني رسلان: الحل إيقاف الملاحة في حالة وقوع مواجهة بين إيران وإسرائيل وليس تأمينها بقوات عربية



الدول، وأن القانون الدولي اهتم بهذه المسألة كونها عملية حيوية لكل دول العالم وليست المخاطر ويتحقق فيها أعلى قدر من الحماية، وفي هذا الشأن تؤكد الدكتورة نورهان الشيخ - أستاذة العلاقات الدولية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية - أن حالة القلق والتخوفات التي تبديها الدول من فرض سيطرة الدول العظمى على هذه الممرات بعد تكثيف تواجدها العسكري ووجود قواعد لها بطول السواحل يزيد من خطورة المشكلة لأن هذه المخاوف تجعل الدول تتباطأ في التنسيق فيما بينها لمواجهة هذه الحوادث التي تستدعي تدخلها عسكرياً حاسماً من المجتمع الدولي لأن حماية هذه الممرات ليست مسؤولية دولة بعينها في إشارة منها إلى أن الممرات البحرية المهمة تعتبر بمثابة العمود الفقري للدول الصناعية والدول المنتجة للنفط والتي يتعرض اقتصادها لخسائر فادحة مع استمرار وقوع حوادث السطو المسلح على السفن.

وحول تقييمها للمشروع الفرنسي الذي تقدمت به إلى مجلس الأمن قالت إن هذا المشروع في حال إقراره وتفعيله سوف يخدم مصالح جميع الدول وليس الدول الكبرى فقط، وأوضحت أن القرار يأتي استكمالاً لقرارات سابقة أصدرها مجلس الأمن في هذا الشأن ومنها القرار رقم 1814 والقرار 1816 وهما يندان على ضرورة استخدام القوة العسكرية لحماية الحركة الملاحة في البحر الأحمر خاصة في المنطقة الجنوبية منه وتمويل قوة عسكرية دولية تتولى عملية تأمين الحركة الملاحة بوجه عام وهي خطوة أكثر تأثراً وأكبر نفعاً لأنها تهدف إلى اجتثاث المشكلة من جذورها بدلاً من اتخاذ خطوات مؤقتة أو استخدام عملية عسكرية قصيرة الأجل «مستكبات».

## حق مشروع

وحول الإطار القانوني الذي يحدد إدارة وتنظيم عملية الملاحة في الممرات المائية وطرق حمايتها، أكد الدكتور نبيل حلمي - أستاذ القانون الدولي وعيد كلية الحقوق السابق بجامعة الزقازيق - أن هناك العديد من القوانين الملغاة والواضحة لكل



## ■ أساتذة السياسة: لأبد من تأمينها عسكرياً لأنها تمثل العمود الفقري للدول الصناعية والنفطية ■ خبراء القانون: قوة مشتركة لتأمين أعمال الملاحة لا تحمل أي تدخل في شؤون الدول الداخلية

الدولية من أي اعتداء أو خطر، حيث أن هذا يعتبر إحدى صور الاستعمار بشكل مختلف، حيث إن كل تدخل من قبل الدولة الأخرى سيكون بزعم أنها تقوم بحماية الممر المائي، على أن كل دولة من حقها أن تقوم بما تراه مناسباً في سبيل حماية منشأتها وأراضيها وقنواتها المائية، فنجد أن بنما أحد أصغر الدول من حيث المساحة والتي تتحكم في قناة بنما أحد أشهر القنوات الملاحية الدولية لا يوجد بها أي قوة دولية تشرف على سير أعمال الملاحة بها، فكل دولة تتحكم في القناة الملاحية الخاصة بها كما أنها تتخذ كل التدابير الأمنية التي تراها مناسبة من أجل تأمين تلك الممرات، علاوة على أن بعض الدول قد تتخذ أسلوب فرض الحماية على القناة في فرض نظام جباية قانوني عبر الحصول على نصف الأرباح من ناتج القناة. ويرى ضرورة أن تتخذ الدول العربية مجتمعة ما تراه مناسباً من أجل تأمين الممرات الملاحية التي تتحكم فيها أو التي تطل عليها، حيث إن الدول العربية تتحكم في معظم الممرات الملاحية الدولية التي تربط معظم دول العالم حيث أن موقعها المتوسط من العالم منكمها من التحكم في تلك الممرات، وكان من المفترض أن تشارك الدول العربية بقوات في الحملة التي ستقوم بها الدول الكبرى على منطقة القرن الأفريقي حتى تتمكن من تطهيرها من القراصنة الذين يقطعون الطريق على السفن التي تعبر تلك الممرات المائية، حيث إن وجود أي قوات أجنبية في منطقة البحر الأحمر من الممكن أن تستغل بعض الدول في تدويل المنطقة وهي التحذيرات التي أطلقها رئيس اليمن عبد الله صالح والتي تحمل العديد من المخاوف من رغبة الدول الغربية في فرض نظام حماية في البحر الأحمر لتأمين تجارتها.

## حل جذري

بعد تكرار مسلسل أعمال القرصنة وتهديد أمن وسلامة السفن في الممرات البحرية، وهو الأمر الذي فرض نفسه على جدول اهتمامات الدول التي باتت أنشطتها وتعاملاتها التجارية مهددة في ظل عدم القدرة على الإمساك بالقراصنة بدأ

القاهرة-«الرؤية»-عمر عطية-

محمد رمضان-محمود عبد المنعم-

في ظل الأحداث الأخيرة والتي تعددت فيها حوادث القرصنة في الممرات المائية البحرية واختطاف السفن التجارية على يد عصابات تنتمي لدول أفريقية، وهو الأمر الذي فتح الباب أمام العديد من التساؤلات حول ماهية الجهة المنوط بها حماية هذه الممرات التي تخدم جميع دول العالم سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، وهل الدولة التي تمتلك هذا الممر أو مجموعة الدول التي تطل عليها هي وحدها التي تتحمل حمايتها وتأمينها ضد عمليات القرصنة أو في حال تعرضها لهجمات منظمة من قبل بعض المنظمات الإرهابية في الفترة القادمة بعد أن ظهرت توقعات تنادي بأحتماية اتجاه المنظمات المتعلقة بهذا الممرات المائية التي أصبحت سهلة الاختراق.. أم أن المسؤولية تقع على عاتق كل الدول برعاية الأمم المتحدة كونها التنظيم الأم والأشمل الذي تلجأ إليه الدول في حالة وقوع الكوارث والمخاطر الدولية.. وهل التحركات التي تنوي بعض الدول الكبرى على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية القيام بها من حيث وجود قوات عسكرية لها الهدف منها حماية مصالحها فقط أم أنها خطوة في طريق فرض سيطرتها على هذه الممرات والتدخل في سيادة الدول؟.

يأتي هذا بعد أن أبدى الرئيس اليمني مخاوفه من تدويل منطقة الممرات البحرية التي تشرف عليها بعض الدول العربية، خاصة الدول التي تطل على القرن الأفريقي، وفي إطار حرص الرئيس اليمني على القضاء على أية محاولات لتدويل تلك المنطقة المهمة والتأكد على أحقية الدول العربية في أن تكون لها السيادة في عملية تأمين تلك المناطق قام الرئيس اليمني بعدة لقاءات مع رؤساء كل

الأردن ومصر، يأتي هذا في الوقت الذي ذكرت فيه عدد من الدول الأوروبية أن بدأت في إرسال عدد من قطع الأسطول الخاص بها لتطهير منطقة البحر الأحمر والعمل على حماية طريق الملاحة العالمي الذي يربط بين الشرق والغرب.

يذكر أن هناك حوالي أكثر من 45 مضيقاً حول العالم يتحكمون في طرق الملاحة العالمية منها مضائق هرمز، باب المندب، ملقا الذي يقع بين شبه الجزيرة الماليزية وسومطرة والذي يعتبر البوابة التي تربط بين المحيطين الهندي والهندي، إلى جانب مضيق البوسفور الذي يصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، والذي يشكل مع مضيق الدردنيل الحدود الجنوبية بين قارة آسيا وأوروبا، حيث يبلغ طوله 30 كم، ومضيق برينغ الذي يفصل بين قارتي آسيا وأمريكا، علاوة على مضيق جبل طارق الذي يربط بين المغرب وإسبانيا، ويفصل بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط.. وتتحكم تلك المضائق البحرية في طريق عبور الناقلات العملاقة من خلال القنوات والأعراق الدولية التي وافقت عليها الدول الكراف، إلى جانب أن هناك بعض المضائق أو الممرات البحرية المهمة التي تحظى بعظم دورها بالنسبة للمهمة التي توكل إليها مثل قناة السويس التي تربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ومن خلالها يتم الربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، إلى جانب ذلك توجد قناة بنما وهي أحد أعظم الإنجازات الهندسية في العالم حيث وفرت القناة المسافة التي كانت تقطعها السفن البحرية ما بين مدينة نيويورك وسان فرانسيسكو، وهي القناة التي أنشأتها الولايات المتحدة الأمريكية بين عامي 1904 و 1914 م القناة تقسم جمهورية بنما إلى جزئين شرقي وغربي، يبلغ طول القناة 80 كم.

## حماية مرفوضة

تأمين الممرات المائية الدولية من المسائل التي تندرج تحت مظلة الأمور الحيوية لأية دولة، خاصة إن كانت تلك الممرات تتحكم في جانب كبير من حركة الملاحة البحرية لمعظم السفن العالمية، وقد بدأت عدة دعوات دولية في الظهور