



الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982م ومدى حق اليمن  
بمنع السفن الأجنبية من المرور فيه

## The Legal Status of Bab-el-Mandeb Strait According to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Extent of Yemen's Right to Prohibit Foreign from Passing Through

**Habib Abd Allh Mohamed Al Romimal**

*Researcher -Center for Migration and Asylum Studies -  
Sana'a University - Yemen*

**حبيب عبدالله محمد الرميمة**

*باحث - مركز دراسات الهجرة و اللجوء  
جامعة صنعاء- اليمن*

**الملخص:**

يشكل الماء ما يقارب واحد وسبعين بالمئة من سطح كوكب الأرض؛ لذلك تعتبر البحار والمضايق ذات مكانة استراتيجية في العالم. ومن المعلوم أن الجمهورية اليمنية تتربع على موقع استراتيجي بحري قل له نظير بين دول العالم، بوصفها دولة مشاطئة لأهم مضيق وهو مضيق باب المندب. ومن منطلق تحقيق المصلحة المشتركة بين الدول ومنع ما يهدد الأمن والسلم الدوليين، واتساقاً مع تحقيق المقصد الأوحد لميثاق الأمم المتحدة "حفظ الأمن والسلم الدوليين"، وكون الدول تتصارع فيما بينها دفاعاً عن مصالحها المتعلقة سواء بالخيرات والموارد الطبيعية التي تزخر بها البحار، أو بالملاحة البحرية التي تتضمن سهولة التنقل والحركة التجارية، أضف إلى ذلك المنازعات التي يثيرها مرور السفن في المضائق البحرية، سعى المجتمع الدولي مبكراً ومنذ إنشاء الأمم المتحدة إلى إيجاد قواعد قانونية دولية تعمل على حل المنازعات البحرية بين الدول سواءً عن طريق الأحكام الصادرة من محكمة العدل الدولية، على سبيل المثال: ما تضمنه حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو 1946، أو من خلال تنظيم المؤتمرات الدولية بهدف الوصول إلى اتفاقية دولية تنظم حقوق الدول وواجباتها بالبحار، وبعد محاولات عدة تكلفت تلك الجهود بتوقيع الاتفاقية الدولية للبحار 1982، وتميزت بعدد من العناصر نسردها في هذه الدراسة بشكل موجز، أهمها أنها استحدثت ولأول مرة نظاماً خاصاً بالمضايق الدولية (حق المرور العابر) وبما يرفع حقوق الدولة المشاطئة.

ونظراً للأحداث والعمليات العسكرية التي اندلعت في البحرين الأحمر والعربي بعد طوفان 7 أكتوبر في الأراضي الفلسطينية المحتلة، والتي كان لها تأثير مباشر على منع الملاحة الدولية لبعض السفن التي تعود ملكيتها إلى الكيان الصهيوني أو المرتبطة به، وكذا السفن الأمريكية والبريطانية، بسبب الانتهاكات الجسيمة التي تمارسها تلك الدول بالمخالفة الواضحة لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة وهو ما يسترعي معرفة مشروعية منع اليمن لتلك السفن من المرور عبر مضيق باب المندب من جهة، والهجمات التي تقوم بها القوات المسلحة اليمنية في هذا السياق من جهة أخرى، لنخلص إلى عدد من النتائج والتوصيات.

**الكلمات المفتاحية:** مضيق باب المندب، حق المرور البريء، حق المرور العابر، الاتفاقية الدولية للبحار 1982، الأمن والسلم الدوليين.

**Abstract:**

Water covers approximately 71% of the Earth's surface, making seas and straits strategically vital regions globally. The Yemeni Republic boasts a uniquely strategic maritime location among world nations, particularly as a coastal state to the crucial Bab-el-Mandeb Strait. The international community, in pursuit of mutual interests among nations and to prevent threats to international peace and security, and in alignment with the primary purpose of the United Nations Charter – 'to maintain international peace and security' – has long sought to establish international legal frameworks to resolve maritime disputes between states. These efforts have taken the form of rulings by the International Court of Justice, such as in the Corfu Channel Case (1946), and international conferences aimed at reaching international conventions regulating the rights and duties of nations at sea. After

several attempts, these endeavors culminated in the signing of the 1982 Convention, which introduced, for the first time, a special regime for international straits ('right of transit passage'), safeguarding the rights of coastal states. Given the military events and operations in the Red Sea and the Arabian Sea following the October 7 flood in the occupied Palestinian territories, which directly impacted the navigation of certain vessels owned by or associated with the Zionist entity, as well as American and British ships, due to grave violations committed by these nations in clear contravention of the principles of international law embodied in the UN Charter, it is imperative to examine the legality of Yemen's actions in preventing these vessels from passing through the Bab-el-Mandeb Strait, as well as the attacks carried out by the Yemeni armed forces in this context, leading to a set of conclusions and recommendations.

**Keywords:** Bab-el-Mandeb Strait, Right of Innocent Passage, Right of Transit Passage, 1982 International Convention on the Law of the Sea, International Peace and Security.

### المقدمة:

وكذا سفن الدول المساندة للكيان كسفن الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة من حق المرور عبر مضيق باب المندب، أسباباً عديدة، بعضها تتعلق بجوانب إنسانية؛ نظراً لجرائم الحرب والإبادة الجماعية المرتكبة في قطاع غزة، التي تشكل مخالفة واضحة لما تجسده مبادئ القانون الدولي العام وفروعه من القوانين الأخرى منها القانون الدولي الانساني، وبعضها يتعلق بحق الدفاع الطبيعي باعتبار أن أمريكا وبريطانيا دولتان معتديتان على اليمن، في حين أن أمريكا وبريطانيا تعمدان إلى إنشاء تحالفات عسكرية في البحرين الأحمر والعربي بحجة حماية التجارة الدولية والسلامة البحرية للسفن في مضيق باب المندب كأحد الشرايين العالمية للتجارة الدولية.

ومن هنا تأتي أهمية الدراسة حول الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982، ومدى حق اليمن بمنع السفن بالمرور فيه، لا سيما وأن الاتفاقية الدولية للبحار 1982 قد استحدثت نظاماً خاصاً بالمضايق الدولية وهو نظام المرور العابر الذي لا يعاق ورتبت له أحكامه الخاصة.

على الرغم من أن الحدود البحرية التي تتمتع بها اليمن والتي قلَّ نظيرها في كثير من الدول، هناك قصور واضح في الاستفاضة من هذا الموقع الاستراتيجي المهم، كإشكالية تعاقبت عليها السلطات السابقة، التي كانت تدار من قبل قوى خارجية لها مصلحة في إبقاء اليمن خارج دائرة استغلال هذا الموقع، لأسباب سياسية واقتصادية ودولية؛ لذلك نجد وعلى مدى أجيال أن هذا الموقع همش معرفياً، بل تكاد أن تكون حقيقة تاريخية تعمد الغزاة عبر التاريخ ترسيخها، تماشياً مع إحدى المقولات التاريخية حول تسمية باب المندب بهذا الاسم ومفادها "أن اليمنيين كانوا يهملون هذا المضيق ولا يقدرّون أهميته وعندما تأتي دولة لاحتلاله يندبون حظهم بسبب التفريط به"، وهذا الأمر ازداد أكثر في الوقت الحاضر ولم يقتصر على باب المندب، بل على ما تملكه اليمن من ثروة بحرية هائلة.

إلا أن للتحويلات السياسية الكبرى التي فرضتها اليمن مؤخراً في استغلال موقعها البحري كمسألة سيادية واقعية مسنودة بقوة عسكرية بحرية، وذلك بمنع السفن المرتبطة بالكيان الصهيوني أو المتجهة إلى موانئه،

**أهداف البحث:****مشكلة البحث والصعوبات التي واجهت الباحث:**

يهدف هذا البحث إلى الآتي:

على الرغم من كون اليمن دولة ذات توجه بحري - وهو ما سنشير إليه لاحقاً- بالإضافة إلى حيازها على مضيق يمثل أحد الشرايين البحرية العالمية في الوقت الحاضر، نلاحظ قلة المراكز البحثية البحرية الوطنية المتخصصة في المجال البحري من جهة، وندرة الدراسات الأكاديمية المتمثلة بالرسائل الأكاديمية والأبحاث العلمية اليمنية المتعلقة بالوضع القانوني لمضيق باب المندب من جهة أخرى، وهو ما حتم على الباحث الاعتماد كثيراً على الدراسات والأبحاث الخارجية التي تنشر في المواقع الإلكترونية المعتمدة.

1- استعراض الدور المهم لليمن كدولة ذات توجه بحري؛ نظراً لموقعها الاستراتيجي المتميز لا سيما فيما يتعلق بمضيق باب المندب.  
2- معرفة مدى أحقية اليمن في حماية سيادتها البحرية طبقاً لما تمليه قواعد القانون الدولي، والاتفاقيات الخاصة بشأن البحار، أهمها الاتفاقية الدولية للبحار الصادرة في 1982، التي استحدثت من حيث الأصل نظاماً جديداً لمرور السفن الأجنبية في المضائق البحرية وهو (حق المرور العابر).

**تقسيم البحث:**

3- معرفة مدى مشروعية وأحقية اليمن في منع السفن الأجنبية من المرور في مضيق باب المندب، والهجمات التي تنفذها القوات المسلحة اليمنية تبعاً لذلك.

قسم البحث إلى ثلاثة مطالب رئيسية، نختمها بالنتائج والتوصيات كالتالي:

**المطلب الأول: أهمية موقع اليمن البحري:**

تتعدد الأطماع الخارجية في اليمن بتعدد المناطق الحيوية فيها، سواءً كانت هذه المناطق ذات أهمية جيوسياسية أم عسكرية أم اقتصادية. ومن أهم هذه المناطق باب المندب، ذلك المضيق الذي كان ولا يزال شاهداً على عدد من النزاعات والصراعات والحروب الطاحنة.

**منهجية البحث:**

استخدم الباحث المنهج التحليلي الوصفي والمنهج المقارن، بالإضافة إلى المنهج التاريخي، اتساقاً مع ما يفرضه عنوان وطبيعة البحث، وإن كان في أساسه دراسة قانونية تعتمد بالأساس على المنهج التحليلي طبقاً لما تقرره الاتفاقية الدولية للبحار إلا أن هناك عدداً من الجوانب الأخرى التي ينبغي استعراضها، أكان ذلك من حيث المنهج المقارن بما ورد في القوانين الوطنية، أم من الجانب الجيوسياسي والجانب التاريخي، وبما يحقق الخروج بفكرة واضحة.

بالإضافة إلى امتلاكها شريطاً ساحلياً يبلغ طوله أكثر من (2000 كم)، ابتداءً من الحدود اليمنية العمانية في بحر العرب وحتى منتهى الحدود اليمنية السعودية في البحر الأحمر. وهذا الامتداد البحري الكبير يجعل لها مميزات استراتيجية سنتطرق إليها في الفروع الآتية:

## الفرع الأول: اليمن دولة ذات توجه بحري:

المقصود بذلك أن ما تملكه اليمن من شريط ساحلي كبير يجعلها توصف بأنها دولة بحرية، باعتبار أن معظم حدودها تقع على البحر، لكن ما تنفرد به اليمن هو التنوع الجغرافي البحري، إذ إنها تطل على بحار وخلجان ومحيطات ومضايق.

فيحدها واجهتان بحريتان، هما البحر الأحمر غرباً بطول (523 كم)، وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي جنوباً بطول (1383 كم)، بإجمالي طول ساحلي (1906 كم)، وثالث هذا الشريط تقريباً يواجه البحر الأحمر، والثلاثان الباقيان على خليج عدن والبحر العربي؛ لذلك فهي من الدول التي تغلب عليها الصفة البحرية (دومان، 2023). وهذه الصفة البحرية بوجه عام تعطي أهمية دولية كبيرة لليمن من الناحية الجيوسياسية، أضف إلى ذلك الأهمية الاقتصادية التي تمثل ركيزة من الركائز الرئيسة للاقتصاد الوطني؛ نظراً للثروات البحرية الهائلة الممتدة على طول حدودها في البحرين الأحمر والعربي وكذا المحيط الهندي، وهذه الثروة لا تقتصر على القطاع السمكي؛ إذ تشير بعض التقارير إلى أن قيمة الصادرات السمكية في عام (2009) بلغت (33) مليار ريال، وأن المخزون السمكي يسمح باصطياد أكثر من (350 - 400) ألف طن سنوياً دون أن يتأثر هذا المخزون، ومع ذلك فإن مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي، وحجم ما يجري اصطياده ما زال محدوداً، وذلك لعدد من الأسباب، أبرزها انعدام استخدام الوسائل الحديثة لعمليات الاصطياد، ووجود بعض العوائق الأخرى التي تعمل على عدم استغلال هذه الثروة السمكية

الاستغلال الأمثل (المركز الوطني للمعلومات، د.ت). كما أن البحر الأحمر يحتوي على ثروات معدنية هائلة، مثل: الحديد والنحاس والزنك والليثيوم والتيتانيوم والنيوبيوم بسبب الأغوار العميقة شديدة الملوحة الموجودة فيه (مفضل، 2020).

## الفرع الثاني: انتشار الجزر البحرية:

بناء على بعض التقارير الرسمية، فإن عدد الجزر اليمنية يزيد عن (183) جزيرة، أكثرها انتشاراً في البحر الأحمر، ومن أبرزها جزيرة كمران، وميون "بريم"، وجزر زقر، وأرخيبيل حنيش، أما في خليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي فتتوزع عدد من الجزر، أكبرها جزيرة سقطرى في المحيط الهندي، لتشكل هذه الجزر أهمية استراتيجية اقتصادية وسياسية بالغة.

فمن الناحية الاقتصادية تصل المساحة الكلية للجزر اليمنية إلى (21000) ألف كيلو متر مربع تقريباً طبقاً لبعض التقديرات الأولية، وهو ما يجعل منها قبلة يؤمها الباحثون -في حالة الاستقرار الأمني- للبحث عن فرص الاستثمار السياحي وإقامة مناطق اقتصادية ومراكز أبحاث بحرية ومحطات تموين للسفن ومراكز جذب سياحي (بامطرف، 2006).

أما من الناحية السياسية فهي تمنح المزيد من المساحات الإضافية لليمن في المياه البحرية والإقليمية. إذا ما أخذنا بالاعتبار أن التقنين اليمني جعل لكل جزيرة من جزر الجمهورية بحراً إقليمياً ومنطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري وتطبق عليها جميع أحكام هذا القانون، طبقاً للمادة (19) من القانون رقم (37) لسنة 1991، بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة

تحول البحر الأحمر إلى بحيرة أمنية عثمانية خالصة، حتى ضعفت الإمبراطورية العثمانية وبلغ نفوذ الإنجليز والفرنسيين مصر وباب المندب. لتبدأ مرحلة التنافس الغربي للسيطرة عليه، حيث لم يطل المقام بالفرنسيين في مصر إثر حملة "بونابرت"، حتى وضعت شركة الهند الشرقية البريطانية حامية عسكرية على جزيرة ميون لمنع الفرنسيين من الوصول إلى المحيط الهندي. وفي عام 1839 استولى الإنجليز على ميناء عدن وعلى البحر الأحمر، ثم استقروا في قلب جنوب البحر الأحمر في جزيرة كمران، ووضعوا مفرزة على باب المندب تموضعت في جزيرة ميون، فأنشؤوا فيها فناناً انتهى العمل فيه عام 1861، وبعد أكثر من عشرين عامًا استولى الفرنسيون على شاطئ "أبوخ" الذي عرف لاحقاً بمدينة جيبوتي. وكان الفرنسيون قد حاولوا عبر تاجر شراء منطقة الشيخ سعيد الساحلية في الضفة اليمنية من مضيق باب المندب في صفقة لم تتم، ثم استولى الإيطاليون على ميناء عصب الإثيوبي عام 1869، وهو العام الذي شهد افتتاح قناة السويس، ليصبح باب المندب ساحة لتنافس القوى الدولية (عبدى، 2020)، وإلى وقتنا الراهن، حيث تعتمد كثير من القوى الدولية إلى إيجاد قواعد عسكرية لها سواء في منطقة القرن الإفريقي أم في اليمن، لدوافع شتى بعضها سياسية وبعضها اقتصادية، وبعضها لدوافع عقائدية كما هو حال الكيان الصهيوني الذي ينظر إلى سيطرته على البحر الأحمر وباب المندب تجسيداً لنبوءات ونصوص تلمودية (مسعد، 2024). ولذلك يتمتع هذا المضيق بأهمية استراتيجية واقتصادية وعسكرية، جعلته ساحة للصراعات الإقليمية والدولية، وقد عملت القوى المتنافسة على تعزيز نفوذها فيه بإنشاء قواعد عسكرية

الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، بما يجعل منها مراكز متقدمة لحماية الموارد السمكية والثروات البحرية الأخرى وحماية مياها الإقليمية من أي تغير أو تلوث قد يطرأ عليها.

### الفرع الثالث: مضيق باب المندب:

يفصل مضيق باب المندب البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي، كما يفصل قارتي إفريقيا وآسيا، وتحده من الجانب الإفريقي جيبوتي ومن الجانب الآسيوي اليمن. ويبلغ عرض المضيق نحو (30كم)، وتقسّمه جزيرة ميون، التي توجد في شرقه ومساحتها كيلومتران مربعان، إلى قناتين، الأولى هي القناة الشرقية وتعرف باسم "باب إسكندر" وعرضها ثلاثة كيلومترات وعمقها (30) مترًا، والثانية هي القناة الغربية واسمها "دقة المايون" وعرضها نحو (25) كيلومترًا وعمقها (310) أمتار (بدران، 2018).

ويعتبر مضيق باب المندب من أهم المضائق البحرية في عصرنا الحالي، لكنّه دون شكّ كان أهمها تاريخياً لدوره الذي كان وما يزال مستمرًا في ربط شرق العالم بغربه، رغم مساعي الإمبراطوريات البحرية في شبه الجزيرة الأيبيرية في الاستعاضة عنه بالالتفاف حول القارة الإفريقية مستخدمة أساطيلها في رأس الرجاء الصالح الذي تناقصت جدواه الاقتصادية بعد شق قناة السويس في أواخر القرن التاسع عشر.

وكان المضيق في بداية القرن السادس عشر ساحة للتنافس بين العثمانيين والبرتغاليين، فتمركز العثمانيون على ضفتي باب المندب، وأغلقوا البحر الأحمر في وجه السفن الأوروبية ومنها البرتغالية خشية على الأماكن المقدسة -على حد زعمهم-، وهكذا

لم تحظ بالتأييد الكافي؛ نظرًا لعجز الدول على الاتفاق فيما تعلق ببعض المسائل الجوهرية، وهو ما دفع الأمم المتحدة إلى مواصلة جهودها في هذا المجال، بإصدار التوصيات التي كان من أبرزها إعلان المبادئ الصادر عام 1970 بشأن البحار (رفعت، 2001). وقد تكلفت هذه الجهود بالنجاح في مؤتمر مونتيجوباي بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للبحار في 10 ديسمبر 1982، وذلك للحد من المنازعات التي كانت تثيرها مسألة المرور البحري، وكذا استغلال الثروات الطبيعية الموجودة في البحار.

وتتمثل أهمية هذه الاتفاقية في أنها شكلت نجاح المجتمع الدولي في توفير إطار قانوني متكامل لآلية الانتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم. وهي تضمن الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية والانتفاع العادل لتلك الموارد، كما تعالج المعاهدة المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات وحق الانتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالملاحة (توليو، د.ت).

ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، بعد التوقيع على الاتفاقية المتعلقة بتطبيق الجزء الحادي عشر الذي تمحور حول مجموعة محدودة ومخفضة إلى حد كبير من بنود اتفاقية عام 1982، وفيما يخص المسائل المتعلقة بقاع البحر صادقت على الاتفاقية (168) دولة منها (164) دولة عضوة في الأمم المتحدة. إذًا فهناك (168) دولة وقّعت على "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" و(150) دولة صادقت على اتفاقية 1994، ولم توقع الولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية 1982، ولم ينضم الكيان الصهيوني إلى الاتفاقية بتاتاً (ألكسندر، 2022).

بالجزر والدول المشاطئة، واستغلال التحكم بالمضيق وإغلاقه في وجه الخصوم عند الحاجة، فأصبح ورقة رابحة في الحروب والنزاعات (موسوعة شبكة الجزيرة، 2023).

فمضيق باب المندب يعد مصباً لمعظم موارد الطاقة والسلع التي تُنتج في قارات العالم القديم الثلاث، كما أنه يشكل مفتاحاً أساسياً لاستمرار الدول العظمى في نفوذها وتأثيرها على مجريات الاقتصاد والعلاقات الاستراتيجية الدولية.

### المطلب الثاني: الحماية القانونية للحقوق البحرية اليمنية طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982:

تعتبر البحار والمضايق ذات مكانة استراتيجية في العالم؛ لذا نرى أن الدول تتصارع فيما بينها دفاعاً عن مصالحها القومية، سواء بالخيرات والموارد الطبيعية، أم بالملاحة البحرية التي تتضمن سهولة التنقل والحركة التجارية أو أمنها، وقد دفعت هذه الأهمية الكبيرة منظمة الأمم المتحدة ومن منطلق تحقيق المصلحة المشتركة بين الدول ومنع ما يهدد الأمن والسلم الدوليين بما يقرره نظام الأمن الجماعي، اتساقاً مع المقصد الأوحد لميثاق الأمم المتحدة حفظ الأمن والسلم الدوليين" (الرميمة، 2017)، إلى بذل الجهود للوصول إلى وضع أطر قانونية دولية تحدد حدود وحقوق وواجبات الدول البحرية، أكان ذلك عبر الأحكام القضائية كما هو الحال في الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية بشأن مضيق كورفو في 9 أبريل 1946 (الرميمة، 2017)، أم عبر تشكيل لجان لوضع اتفاقية تعاقدية بشأن البحار، أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1958، التي صيغت في أربع اتفاقيات، إلا أنها ورغم ما احتوته من نصوص،

المستقيم أو من أدنى مستوى لمياه الجزر المنحسرة الممتدة على طول الساحل.

### المنطقة الثانية: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

وهذه المنطقة تفقد فيها الدولة الساحلية بعض الحقوق السيادية، لكن يبقى لها حقوق سيادية أخرى، أبرزها ما يتعلق بالامتداد القضائي وكذا استكشاف واستغلال الموارد في هذا المنطقة وإدارتها، وإقامة الجزر الصناعية، وتوليد الطاقة من الرياح، وحماية البيئة البحرية إلى غير ذلك من الحقوق الاقتصادية، بالإضافة إلى استغلال باطن وقيعان البحر بما يعرف بالجرف القاري. وقد حددت المادة (57) من الاتفاقية عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة بألا يتجاوز أكثر من (200) ميل بحري مقاساً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. وهي المسافة نفسها التي حددتها للجرف القاري طبقاً للفقرة (76/4). وكثيراً ما يعترض هذا التحديد صعوبات أو إشكالات حددت الاتفاقية المذكورة آنفاً الأطر السلمية من أجل تحديد سلس لتلك المنطقة، والواقع الدولي يشهد الكثير من الصعوبات في تحديدها بالنسبة للدول المتقابلة والمتجاورة ولا سيما في البحار المغلقة وشبه المغلقة، لا سيما مع الاهتمام المتزايد بالموارد الحية وغير الحية التي تزخر بها البحار والقيمة الكبيرة التي تمثلها تلك الموارد بالنسبة لاقتصاديات الدول لا سيما النامية منها (زرياني، 2020). وبالنسبة لبلادنا فقد حدد القانون -المشار إليه سابقاً- المنطقة الاقتصادية الخالصة عرضها بـ(200) ميل بحري تقاس من خط الأساس للبحر الإقليمي طبقاً للمادة (14).

أما بالنسبة لبلادنا فهي من الدول التي وقعت على هذه الاتفاقية عام 1982، وصدر قرار جمهوري رقم (37) لعام 1991 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري (زوم ومحسن، 2022). وسوف نتناول بعض أحكام هذه الاتفاقية في الفروع التالية:

### الفرع الأول: أهم المميزات التي جسدها الاتفاقية:

- أنها اسندت مسألة التقسيم البحري فيما يتعلق بحقوق الدول وواجباتها إلى مبدأ السيادة، ومن ثم ميزت بين ثلاث مناطق بحرية رئيسية:

### المنطقة الأولى: البحر الإقليمي (المياه الإقليمية):

وهذه المنطقة تخضع لكامل حق السيادة للدولة الساحلية، وهي تعتبر جزءاً من سيادتها سواء ما كان أعلى تلك المياه أو أسفل منها. وقد حددت الاتفاقية بألا يزيد عرض البحر الإقليمي على (12) ميلاً بحرياً، كحد أقصى مقاسة من خطوط الأساس طبقاً للمادة (3). كما أعطت للدولة الساحلية أن تحدد منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تمارس فيه السيطرة اللازمة لتتبع ومعاينة السفن في حال خرقها لقوانينها وأنظمتها داخل بحرها الإقليمي، وقد حددت المنطقة المتاخمة (الملاصقة) مقاساً من خطوط الأساس لبحرها الإقليمي بـ(24) ميلاً بحرياً كحد أقصى، طبقاً للمادة (33). إلا أن الاتفاقية أوجدت استثناءين على هذه المنطقة (البحر الإقليمي)، وهما حق المرور البريء وحق المرور العابر، وسنتحدث عنهما لاحقاً.

أما بالنسبة للجمهورية اليمنية فقد حددت المادة (4) من القانون رقم (37) لعام 1991 البحر الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً مقاساً من خط الأساس

**المنطقة الثالثة: أعالي البحار:**

الساحلية من قوانين ولوائح بشأن تنظيم المرور في  
بحرها الإقليمي، وقد نكرت المادة (21) من هذه  
الاتفاقية تفاصيل مهمة بهذا الشأن (عامر،  
2007).

- أن الاتفاقية استحدثت معايير موضوعية فيما يتعلق  
بحق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر  
الإقليمي حتى يكون هذا المرور بريئاً، وانفردت  
بإيجاد نظام أو حق المرور العابر الذي لا يعاق فيما  
يتعلق بالمضايق البحرية. وبالنظر إلى ما ورد في  
هذه الاتفاقية فيما يتعلق بهذين النظامين، نجد أن  
نصوص الاتفاقية راعت بشكل كبير مبدأ السيادة  
كحق أصيل ترتكز عليه قواعد القانون الدولي العام،  
ومن ثم لم تجعل حق المرور البريء على إطلاقه،  
بل حددت متى يكون المرور غير بريء، كما لم  
تجعل حق المرور العابر الخاص بالمضايق أيضاً  
على إطلاقه، بمعنى أنه ينطبق بمجرد القدر  
المطلوب من اتساع المضيق حتى يكون مضيقاً  
بحكم تكوينه الطبيعي، بل اعتمدت على تقسيم  
المنطقة البحرية التي يوجد بها، الأمر الذي أوجد  
تمايزاً حول أي النظامين يطبق على كل مضيق،  
أهو نظام المرور البريء أم نظام المرور العابر. وهو  
ما يثير تساؤلنا حول الوضع القانوني لمضيق باب  
المندب وأياً كان النظام الذي ينطبق عليه، والآثار  
القانونية تبعاً لذلك، وهو ما سنتناوله في الفرع التالي.

**الفرع الثاني: القيود التي ترد على حق الدولة الساحلية  
في بحرها الإقليمي:**

أشرنا سابقاً إلى أن البحر الإقليمي (المياه الإقليمية)  
يعتبر جزءاً من إقليم الدولة المشاطئة أو الساحلية؛ إذ  
تمارس عليه كامل سيادتها، ويخضع لاختصاصها

إذا كان للدولة الساحلية سيادة كاملة على بحرها  
الإقليمي وبعض الحقوق السيادية على كل من  
المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي والمنطقة  
الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري، فإن أعالي البحار  
وما يعلوها وقاعها وباطنها لا تخضع لسيادة أي دولة  
بل هي منطقة مشاعة للدول جميعاً، كإرث إنساني  
مشترك، ومع ذلك لم يتركها القانون الدولي والقانون  
الدولي للبحار دون تنظيم، حسماً للنزاعات التي قد  
تثور بين الدول حولها، وكذا العائد المادي الذي ينبغي  
أن يعود على تنمية البلدان النامية من خيارات هذا  
الإرث الإنساني المشترك، إلا أن هذا التنظير يصطدم  
في الواقع العملي بعدد من العوائق، أهمها أن هذه  
المنطقة الشاسعة وما تملكها من ثروات مخزونة  
تصبح حكراً على الدول والشركات الكبرى، باعتبار أن  
الدول النامية لا تملك الإمكانيات التي تؤهلها  
لمجاراتها، هذا بالإضافة إلى أن هناك إشكالات أخرى  
تتعلق بمدى ما تفرضه الحماية للدول الساحلية في  
نطاق هذه المنطقة، مثل: استخدام هذه المنطقة  
للأعمال غير السلمية، وكذا حالة التلوث البيئي فيها،  
وغيرهما (بوسكرة والعياشي، 2015).

- أن الاتفاقية سعت إلى تحديد الإطار القانوني العام  
فيما يتعلق بحقوق السيادة والاستغلال والانتفاع من  
تلك المساحة البحرية الهائلة، إلا أنها لم تهمل ضمان  
الحماية المقررة للدول الساحلية في أحقيتها بإصدار  
القوانين واللوائح اللازمة بما يتواءم مع حقوقها وأمنها  
وعدم الإضرار بها، فبعد أن كانت المادة (17) من  
اتفاقية 1958، تكتفي بتقرير المبدأ العام المتعلق  
بوجوب أن تحترم السفن الأجنبية ما تضعه الدولة

(المضايق المنطبقة عليها هذا الحق)، وأوجبت صراحةً على الدولة الساحلية عدم إعاقة هذا النوع من المرور تحت أي ظرف أو مسمى، ولها فقط أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه دون إيقافه طبقاً لما تضمنته المادة (44)، وهذا بخلاف ما تقرره الاتفاقية فيما يتعلق بحق المرور البريء الذي قد ينقلب إلى مرور غير بريء، وهو ما يخول للدولة الساحلية إيقافه ومنعه.

2- اعتمدت الاتفاقية من حيث الأصل على المعيار القانوني في تعريف المضيق الذي ينطبق عليه حق المرور العابر، حيث عرفت الفقرة (38/2)، المرور العابر بأنه: "أن تمارس حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، وهذا التعريف استند أساساً إلى ما نصت عليه الاتفاقية في المادة (37) بقولها: "ينطبق هذا الفرع على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، فمتى ما انطبق ذلك على المضيق، قررت الاتفاقية تمتع جميع السفن الأجنبية سواء كانت مدنية أم عسكرية بحق المرور العابر الذي لا يعاقب، مع ضرورة التزام السفن الأجنبية والطائرات في أثناء ممارستها لهذا الحق بواجبات معينة نصت عليها المادة (39)، وكذا التزامها بشروط نظم وتقسيم الممرات البحرية التي تحددها الدولة الساحلية للمضيق طبقاً لما تنص عليه المادة (41)، بالإضافة إلى حظر

التشريعي والقضائي والتنفيذي، إلا أن هذه القاعدة (مبدأ السيادة) لا تطبق على إطلاقها، كما هو الحال في سلطان مبدأ السيادة المطلق في إقليمها البري، ولذلك يمكن القول إن هناك قيدين، أحدهما سلبي، والآخر إيجابي، قررتهما الاتفاقية الدولية للبحار، الأول حق المرور العابر والثاني حق المرور البريء.

### أولاً- القيد الإيجابي (حق المرور العابر):

استحدثت الاتفاقية حقاً خاصاً يتعلق بالمضايق البحرية وهو ما يسمى "حق المرور العابر". ويأتي إقرار هذا الحق تماشياً مع أهمية المضايق البحرية في عصرنا الحاضر؛ نظراً لكون صناعة النقل البحري تشكل أكبر وسائل التجارة الدولية، إذ تستحوذ على حصة تصل إلى (90%) من إجمالي التجارة الدولية، ومن ثم فهي تتربع على عرش الأهمية الاستراتيجية لدى الحديث عن النقل البحري، بوصفها نقاطاً حيوية لتحريك الاقتصاد العالمي، أو نظراً لدورها شديد الحساسية سواء في خلق التوترات والصراعات بين الدول بما يهدد السلم الدولي أو بازدهار الدول والشعوب وتحديد مكانة الدول المستفيدة منها والمطلبة عليها اقتصادياً وسياسياً، وهو ما يجعلها تمثل مراكز ثقل استراتيجي وسياسي (عبدي، 2020).

وهذه الأهمية حتمت على الاتفاقية أفراد أحكاماً خاصة بهذا النوع من الممرات البحرية (المضايق) وهو حق المرور العابر، تناولتها في الجزء الثالث من المادة (34-45). ويمكن استخلاص أهم الخصائص الأساسية لهذا الحق فيما يلي:

1- أرست الاتفاقية حق التحليق الحر للطائرات والمرور العابر الذي لا يعاقب في هذه المنطقة البحرية

ممارستها في أثناء مرورها العابر للمضيق أو أي نشاط بحث أو مسح دون إذن الدولة الساحلية حسب المادة (40) من الاتفاقية.

3- أخذت الاتفاقية بالحسبان عند تقرير حق المرور العابر الذي لا يعاق الموازنة بين هذا الحق واحترام مبدأ السيادة الكاملة للدولة الساحلية، من خلال استثناء بعض المضائق من سريان هذا الحق عليها، وأن يسري بحقها نظام المرور البريء، وذلك على النحو الآتي:

أحدهما: إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الساحلية للمضيق وببر هذه الدولة، طبقاً للاستثناء الذي تضمنته المادة (1/38) بقولها: "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (37) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق، إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية".

ثانيهما: إذا كان المضيق موجوداً بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية طبقاً لما تقرره المادة (45/ب).

وعليه، فإن الاتفاقية قررت هنا قيماً إيجابياً من هذا الحق، مرتبطاً بمبدأ السيادة، وذلك بإخراج المضائق التي لها صلة بالبحر الإقليمي كتواجد جزيرة تتبع الدولة الساحلية فيه أو ارتباط أحد أجزائها بالبحر الإقليمي ضمن البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

وبتطبيق أحكام الاتفاقية وأحد النظامين الذي يمكن أن يطبق على مضيق باب المندب نجد أن مضيق باب المندب من المضائق التي لا تخضع لنظام المرور العابر الذي لا يعاق؛ لأنه يقع ضمن البحر الإقليمي لليمن، حيث لا تنطبق عليه الحالة الأولى الواردة في الفقرة (38/1)، كونه مشكلاً بجزيرة ميون، كما أن اليمن قد حددت بحرهما الإقليمي باثنى عشر ميلاً بحرياً مقاساً هنا من خط الأساس لجزيرة ميون الواقعة في منتصف المضيق. وفي نظام المضائق يعد المضيق الذي لا يزيد عرضه عن اثني عشر ميلاً بحرياً مضيقاً إقليمياً بلا خلاف، ومن هنا فإن مضيق باب المندب لا تنطبق عليه أحكام المرور العابر وإنما أحكام المرور البريء، وهو ما يعطي ميزة إضافية لليمن في التحكم بهذا المضيق بما تمليه قواعد حق المرور البريء وتجعله خاضعاً لها، وهذا بخلاف الحال في كثير من المضائق الدولية (سلامة، 2018). فمضيق باب المندب يعتبر ضمن المياه الإقليمية، ولليمن حق السيادة المباشرة على بحرهما الإقليمي بمسافة اثني عشر ميلاً بحرياً، ولذلك يحق للسلطات اليمنية أن تمارس حقها القانوني في إغلاق مضيق باب المندب في حالة أي انتهاكات ضدها، ولا يمكن تدويله استناداً إلى القواعد والأعراف الدولية (الحمزي، 2024).

ثانياً- القيد السلبي (حق المرور البريء):

سبق الإشارة إلى أن البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة؛ إذ تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها الكاملة، إلا أن الاتفاقية أوجدت قيماً سلبياً على هذا المبدأ وهو حق المرور البريء للسفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية (رفعت، 2001)، والهدف من ذلك هو ما تقتضيه مصلحة

الحربية وغير الحربية، فإنها احتراماً للأصل العام "مبدأ السيادة"، ومن أجل حماية أمن ومصالح الدولة الساحلية خصت سفناً معينة بحكم طبيعتها أو حمولتها، بقواعد خاصة تقيد من حريتها في المرور خلال مختلف المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وتتمثل هذه السفن في:

أ- **الغواصات:** نظراً لطبيعة هذا النوع من المركبات البحرية التي عادة ما تتسم بمرورها تحت سطح البحر، سواء لأهداف عسكرية أو لأهداف بحثية واستكشافية، ومن ثم ألزمت الاتفاقية هذا النوع من المركبات حتى يكون مرورها بريئاً في البحر الإقليمي للدولة الساحلية بالتزامين:

أولهما أن تبجر طافية، وثانيها أن ترفع علمها تعريفاً بجنسيتها طبقاً لما تضمنته المادة (20) من الاتفاقية، والهدف من ذلك منع أعمال التجسس أو القيام بأعمال تتنافى مع أمن ونظام الدولة المشاطئة في بحرهما الإقليمي (الشيشي، 2023). أما بالنسبة لبلادنا فقد انتهجت المعيار السابق حسب نص الفقرة الثانية من المادة (8) من القانون بقولها: "على الغواصات وسفن الملاحة الغاطسة الأخرى أن تبجر طافية ورافعة علمها في أثناء مرورها عبر البحر الإقليمي للجمهورية".

ب- **السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة:**

نظراً لخطورة الحمولة والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية التي تحملها بعض السفن أو طبيعة القوة التشغيلية، مثل: السفن النووية التي تعمل بالطاقة النووية، ومن منطلق الحرص على مبدأ السيادة أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية أن تحدد ممرات معينة

الجماعة الدولية لضمان أكبر قدر ممكن من حرية الملاحة التي تتمثل في المرور البريء للسفن الأجنبية، حيث استقرت العادة على تمتع سفن كل الدول الشاطئية أو غير الشاطئية بحق المرور عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، كحق وليس رخصة، فلا تحتاج السفن الأجنبية -من حيث المبدأ- إلى موافقة الدولة الساحلية، طالما لا يضر مرورها بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ويقصد بحق المرور البريء حق الملاحة عبر البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التابعة لجميع الدول بقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية أو بقصد الخروج من هذه المياه إلى أعالي البحار، وينبغي أن يكون هذا المرور سريعاً ومتواصلًا، ومع ذلك لا يخل بكون المرور بريئاً وقوف السفن الأجنبية أو رسوها بقدر ما يكون ذلك متصلًا بالملاحة العادية، أو إذا كان ذلك ضرورياً بسبب ظروف قاهرة أو محنة تعرضت له السفن، كما يكون المرور بريئاً طالما لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها" (أعراب، 2017)، ولذلك فإن هذا المرور للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية حق وليس رخصة لكنه يبقى استثناءً أو قيلاً سلبياً من القاعدة الأصلية (سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي)، وهو استثناء تفرضه الحاجة المتبادلة بين الدول ما دام يتسم بالبراءة، ولا ينطوي على أي إهانة أو إضرار بمصالح الدولة الساحلية (عامر، 2007).

وعلى الرغم من أن الاتفاقية أقرت حق المرور البريء لجميع السفن الأجنبية دون تمييز بين السفن الأجنبية

يحدث -في أغلب الأحيان- إلا بعد حصولها على ترخيص أو إخطار سابقين من السلطات المختصة بذلك، أو نتيجة معاملتها بالمثل في أحيان أخرى حسب النظام السائد في الدولة الساحلية.

لكن يبقى السؤال هنا: إذا ما حدث هذا المرور دون الحصول على إذن من سلطات الدولة المعنية أو إخطارها المسبق برغبتها في المرور؟

يكيف "الاتجاه الثاني" هذا المرور في المياه الإقليمية للدولة الساحلية بأنه مرور مادي أو واقعي، وذلك عندما يكون ضرورياً طبقاً لقاعدة قانونية نافذة من أجل ممارسة المرور البريء (دحماني، 2021).

ومن ثم فإن القول بمدى شرعية هذا المرور المادي أو الواقعي من عدمه، وكذا شرعية رد فعل الدولة الساحلية لهذا المرور، يتوقف على الطبيعة القانونية للمرور البريء بحد ذاته؛ نظراً لعدم وجود قاعدة قانونية توضح طبيعة مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وعليه يكون المرور المادي مشروعاً، إذا كان في المياه الإقليمية لدولة طرف في الاتفاقية لم تعلن أن مرور السفن الحربية الأجنبية يكون مشروطاً بإذن من سلطاتها أو إخطارها المسبق، أو من دولة غير طرف في الاتفاقية وتعترف في تقنينها الداخلي أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البريء في بحرها الإقليمي دون أي شرط منها. في هذه الحالة يعد المرور الواقعي مروراً بريئاً، ولا يعتبر مخالفة من دولة العلم للاتفاقية أو للقواعد العرفية، ولذلك فإن رد فعل الدولة الساحلية التي حدث هذا المرور في بحرها الإقليمي يكون غير مشروع، في حين يكون المرور المادي غير مشروع، إذا حصل في المياه الإقليمية لدولة طرف في اتفاقية قانون

داخل مياهها الإقليمية تُلزم تلك الناقلات المرور من خلالها دون تعديها، طبقاً لما تضمنته الفقرة (2/22)، وأن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية، بما لا يخل بأمن وسلامة الدولة الساحلية حسب ما تضمنته المادة (23) من الاتفاقية (أعراب، 2017).

وبالنسبة لبلادنا وحتى يكون المرور بريئاً لمثل هذا النوع من السفن، فقد ألزمتها بضرورة الإبلاغ المسبق قبل دخولها المياه الإقليمية طبقاً للمادة (9) من القانون المشار إليه.

### ج- سفن الحرب:

أثارت مسألة المرور البريء للسفن الحربية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية جدلاً واسعاً بين الدول، بسبب النقاء سيادتين، الأولى سيادة الدولة التي تحمل السفينة الحربية علمها، وخروجها عن حدود سيادة الدولة التي ترفع علمها ودخولها مياهاً إقليمية تخضع لسيادة دولة أخرى "الدولة الساحلية". وعرفت هذه المسألة تجاذبات فقهية عسيرة، وتمخضت عنها أحكام قضائية متباينة أحياناً ومتناقضة أحياناً، ويمكن حصرها في اتجاهين:

الاتجاه الأول: يعتبر المرور البريء لهذا النوع من السفن حقاً لها تتمتع به دون حاجة إلى طلب إذن من الدولة الساحلية.

الاتجاه الثاني: يعتبر المرور البريء لهذا النوع من السفن رخصة تتوقف ممارستها له على إذن من الدولة الساحلية أو إخطارها مسبقاً برغبتها في المرور، ويبررون ذلك من الناحية العملية أن مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية لدولة ساحلية لا

وعليه وبالنظر إلى نصوص الاتفاقية فيما يتعلق بمسألة حق المرور البريء، نجد صوابها ودقتها في هذه المسألة، فهي لم تميز بين حق المرور البريء للسفن الحربية أو غيرها من السفن للاستفادة من حق المرور البريء، لكنها في الوقت نفسه كفلت حق الدولة الساحلية في ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي ابتداءً، وذلك من خلال إيجاد معايير وشروط موضوعية للمرور البريء، يجعل من فقدان بعضها أو كلها مروراً غير بريء ولا مشروع.

فبعدما حددت المادة (19/أ) معياراً عاماً يجري على أساسه تقرير مدى براءة مرور السفن في البحر الإقليمي للدولة الساحلية من عدمه، نصت فقرتها الثانية على لائحة تضمنت التصرفات التي تشكل أمثلة للمرور غير البريء طبقاً لهذا المعيار، حيث جاء فيها: "يعتبر مرور السفينة الأجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت في أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

- أ- التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ب- المناورة أو التدريب بأسلحة من أي نوع.
- ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- هـ- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
- و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

البحار أعلنت أن مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي يتطلب الحصول على ترخيص منها أو إخطارها المسبق بنية العبور، أو دولة غير طرف في الاتفاقية نصت صراحة في تشريعاتها الداخلية أن مرور هذا النوع من السفن يكون مشروطاً بترخيص منها أو إخطارها المسبق. في هذه الحالة يكون المرور الواقعي مروراً غير بريء، وهو بهذه الصفة يعد انتهاكاً لسيادة الدولة الساحلية أو على الأقل تهديداً لهذه السيادة، أو يمكن أن ينظر إليه على أنه انتهاك لمبدأ حظر استخدام القوة (دحمانى، 2021).

ويرى الباحث أن مسألة المرور الواقعي أو المادي طبقاً للرأي السابق لا أساس له للعلل الآتية:

- 1- أن المرور البريء يمثل استثناء والاستثناء طبقاً للقواعد العامة يقدر بقدره فلا يتوسع في تفسيره ولا يلحق به غيره، ومن ثم فالمرور البريء لا يحتاج إلى أن يكون واقعياً أو مادياً، طالما كان مرورها بريئاً.
- 2- أن هذا الرأي يتناقض مع جوهر المرور البريء كحق وليس رخصة، والحق أمر مكتسب ولا يحتاج إلى إذن لتنفيذه طالما مصدر هذا الحق لا يشترط ذلك، أما ما يحتج به أن الدول تمارس شرط الإخطار أو الترخيص عملياً لمرور هذا النوع من السفن، فهو يأتي من بوابة حق الدولة في جمع المعلومات لحماية أمنها "نظام التعارف"، سواء كانت السفن حربية أم غير حربية، ولا يتعلق بمشروعية المرور البريء من عدمه، فيحق للدولة الساحلية أن تطلب من السفن الحربية أو الأجنبية مغادرة مياهها الإقليمية لكن ليس على أساس عدم حصولها على ترخيص أو إخطار، وإنما لمخالفتها شروط أخرى قررتها الاتفاقية.

وتوقفها في المياه الإقليمية في زمن السلم في مادته (7) بقولها: "يكون المرور خاليًا من كل غرض عدواني، إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية". وقد حذت حذوها عدد من الدول حتى بعد صدور الاتفاقية الدولية للبحار، مثل: جيبوتي، والصين، وسريلانكا (دحمان، 2021). ولذلك فإن هذه النصوص التي تضعها الدول في تقنينها الوطني لا تتعارض مع نص الاتفاقية في إيضاح ما يعد مروراً غير بريء سواء كانت قبل صدور الاتفاقية أو بعدها طالما كانت علتها مرتبطة بما يعد إضراراً بسلم الدولة الساحلية أو بأمنها أو نظامها.

أما بالنسبة للتقنين اليمني، وإن لم يرد نص خاص للسفن الحربية كما هو حال التقنينات السابقة، فقد كان مطبقاً في تعريف المرور غير البريء، إذ شمل أي سفينة أجنبية، وجاء مطابقاً في معظمه بما ورد في المادة (2/19) من الاتفاقية، حيث نصت المادة (7):

1 - تتمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي للجمهورية، ويكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بأمن الجمهورية أو سلامتها أو حسن نظامها واستقلالها.

2 - يعتبر مرور أي سفينة أجنبية أو غواصة أو سفينة غاطسة مروراً غير بريء إذا قامت في أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة الآتية:

أ - استعمال القوة أو التهديد باستعمالها ضد سيادة الجمهورية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها أو بأي صورة أخرى تعتبر انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ز - تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح - التلوين المقصود والخطير المخالف لهذه الاتفاقية.

ط - أي من أنشطة صيد السمك.

ي - القيام بأنشطة بحث أو مسح.

ك - أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل - أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور. وبقراءة متأنية لهذه الشروط الواردة فيما يعد مروراً غير بريء، نجدها وإن كانت عامة في جميع السفن إلا أن بعضاً منها لا يمكن حصولها إلا من قبل السفن الحربية، لا سيما البنود: (ب) (ج) (د) (هـ) (و)، فهي نشاطات من حيث طبيعتها لا تمارسها إلا السفن الحربية، أو المساعدة لها، كما أن الشروط السابقة التي تعتبر هذا المرور ضاراً وغير بريء جاءت على سبيل المثال لا الحصر، وذلك ما يؤكد البند الأخير منها. وهو ما يتفق مع المبدأ الأصلي الذي تقرره الاتفاقية للدول الساحلية في ممارسة سيادتها الكاملة في بحرها الإقليمي، وتجعل من حق المرور البريء استثناءً يقدر بقدره.

ونظراً لما تنطوي عليه مسألة المرور البريء في البحر الإقليمي فقد عمدت عدد من الدول إلى وضع تقنينات بحرية تعرف من خلالها متى يكون المرور غير بريء حتى قبل صدور هذه الاتفاقية (محل الدراسة)، ومن ذلك ما يقرره المرسوم الجزائري الصادر في 5 أكتوبر 1972، المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية

عن إيقافه مسبقاً في مساحات معينة من البحر الإقليمي، انطلاقاً من تجسيد مبدأ السيادة الكاملة. حيث نصت المادة (10): "يحق للسلطات المختصة اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة والضرورية في البحر الإقليمي لمنع المرور غير البريء، وكذا إيقاف دخول جميع السفن الأجنبية أو بعضها في مساحة معينة من البحر الإقليمي إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك، شريطة أن تحدد تلك المساحات في إعلان مسبق".

ومضيق باب المندب - كما أسلفنا - لا تنطبق عليه الأحكام التي قررتها الاتفاقية الخاصة بالمضايق "حق المرور العابر الذي لا يعاقب"، وإنما تنطبق عليه أحكام المرور البريء وهو ما يعطي ميزة إضافية لليمن بالتحكم بهذا المضيق وبما تمليه قواعد المرور البريء وتجعله خاضعاً لها، وهذا بخلاف الحال في الكثير من المضايق الدولية التي تنطبق عليها نظام المرور العابر الذي لا يعاقب، وإذا كان هذا الحق - المرور البريء - طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار هو قيد سلبي يسلب الدولة الساحلية ممارسة سيادتها الكاملة على بحرها الإقليمي طالما لم يخل بصفة البراءة المقررة في المادة (19) من الاتفاقية، وبما اشتملت عليه من شروط موضوعية. ويبقى السؤال هنا: هل يجوز لليمن إغلاق مضيق باب المندب في وجه السفن الأجنبية؟ وهو ما سنجيب عنه في الفرع التالي:

**المطلب الثالث: مدى حق اليمن في إغلاق باب المندب ومشروعية الهجمات التي تنفذها القوات المسلحة تبعاً لذلك:**

والإجابة بكل تأكيد هي على الرغم من خضوع مضيق باب المندب لنظام المرور البريء، لكن ذلك لا يخول اليمن إغلاق مضيق باب المندب بشكل تام، مراعاة

ب - أي مناورة أو تدريب من أي نوع.  
ج - أي عمل يستهدف جمع المعلومات أو القيام بعمل عدائي يكون من شأنه الإضرار بأمن الجمهورية أو سلامتها.

د - إطلاق أو إنزال أو تحميل أي طائرة أو جهاز عسكري منها أو عليها.

هـ - تحميل أو إنزال أي عملة أو شخص أو بضاعة على نحو منافٍ للقوانين والأنظمة النافذة المتعلقة بالهجرة أو بالشؤون الأمنية أو الجمركية أو الضريبية أو الصحية.

و - أي عمل من أعمال التلوين المقصود أو الضار بالصحة البشرية أو الموارد الحية أو البيئة البحرية.  
ز - أي من أعمال الاستكشاف أو الاستغلال أو التقيب عن الثروات الطبيعية المتجددة أو غير المتجددة.

ح - أي نشاط دراسي أو بحثي.

ط - أي نشاط يستهدف التدخل في شبكات المواصلات أو في المنشآت والأبنية والتجهيزات.

ي - أي نشاط ليس له علاقة بالمرور أو من شأنه عرقلة الملاحة الدولية بشكل مقصود.

بالإضافة إلى أن المقنن اليمني بهذا القانون أوجد نصوصاً صريحة تعلق حق المرور البريء بشكل عام بضرورة أن تراعي السفن القوانين والأنظمة النافذة، طبقاً لما تضمنته المادة (11) من القانون بقولها:

"على السفن التي تمارس حق المرور البريء في البحر الإقليمي مراعاة القوانين والأنظمة النافذة في الجمهورية وكذلك أحكام القانون الدولي وعلى الأخص ما يتعلق منها بالنقل والملاحة". كما أوجد نصاً عاماً بأحقية اليمن باتخاذ الإجراءات اللازمة والضرورية في البحر الإقليمي لمنع المرور غير البريء والإعلان

ومن المعلوم أن اليمن لا زالت تحت عدوان منذ تسع سنوات، حتى في ظل الهدنة القائمة باعتبار أن الهدنة تعتبر من مراحل الحرب لا السلام، وهذا العدوان أُعلن أساساً من واشنطن على لسان السفير السعودي بتاريخ 26 مارس 2015، دون أي إذن صريح ابتداء من مجلس الأمن، وهو ما يعد عدواناً وانتهاكاً خطيراً لقواعد القانون الدولي والشرعية الدولية المتجسدة بمبادئ ميثاق الأمم المتحدة (الرميمة، 2017)، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى ذكرت الفقرة (2) من المادة (19) ما يعتبر ضاراً في سلم وأمن ونظام الدولة الساحلية ومن ثم لا يعتبر المرور بريئاً.

ومن هنا ما ورد في الفقرة (أ): "أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى يعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة".

فإذا كان مجرد التهديد بالقوة يعتبر عملاً ضاراً ويفقد السفن الأجنبية صفة المرور البريء، فكيف يكون الحال بالاعتداء الذي قامت به القوات الأمريكية بقتل أفراد من القوات البحرية اليمنية في أثناء ممارسة مهامهم في تأمين المياه الإقليمية (موقع القدس، 2023).

أضف إلى ذلك أن الفقرة -المشار إليها أعلاه- وسعت من معيار فقدان صفة المرور في حال انتهاك مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة بأي صورة. وهذا يتماشى -حسب اعتقادنا- مع القواعد الراسخة التي كرسها ميثاق الأمم المتحدة في حماية حقوق الإنسان، ومنها مبدأ التدخل الإنساني، الذي تقوم نظريته على افتراض وجود قاعدة قانونية أمره

للملح الأصلي وهو حق المرور البريء، طالما احتفظت تلك السفن بالشروط التي يخولها هذا الحق، أما في حالة الإخلال بأحد تلك الشروط أو بعضها المقررة في المادة (19) بفقرتيها (1،2)، فإن هذا الإخلال يعطي لليمن الحق في منع المرور فيه. ولتوضيح الصورة أكثر، بعد عملية السابع من أكتوبر 2023 التي نفذتها فصائل المقاومة الفلسطينية في قطاع غزة ضد الاحتلال الصهيوني، شن الاحتلال عدواناً وحشياً على القطاع، ارتكب فيه المئات من الجرائم والانتهاكات، أبرزها جرائم الإبادة الجماعية بحق السكان المدنيين، وبدعم وإسناد أمريكي وبريطاني واضح، وتم تحريك عدد من الأساطيل والمدمرات البحرية العسكرية إلى البحر الأحمر. ورداً على تلك الجرائم أعلنت القوات اليمنية بتاريخ 2023/11/15 إغلاق مضيق باب المندب في وجه السفن الإسرائيلية، ثم تبعه إعلان منع السفن الأمريكية والبريطانية لمشاركتها في العدوان على اليمن، ولدورهما المساند لإسرائيل في ارتكاب تلك المجازر التي تعد انتهاكاً صارخاً لقواعد القانون الدولي. مع تأكيدها الدائم على المرور الآمن لما عداها من السفن التابعة للدول الأخرى حول العالم التي لم تتورط في دعم الكيان في جرائمه.

والبحث عن مدى شرعية هذا الإعلان والهجمات التي تنفذها القوات اليمنية ضد تلك السفن، نجد أن تلك السفن فقدت حقيقة صفة المرور البريء استناداً إلى المادة (19) من الاتفاقية، أبرزها الفقرة (1) التي تضمنت أن يجري المرور بما لا يخل بأمن وسلامة ونظام الدولة الساحلية، طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى.

وملزمة لكل دولة ولكل فرد، وهي أسمى من التقنيات الوطنية ومن الاتفاقيات الدولية وتتعلق من فكرة القانون المشترك للإنسانية (نعاس، 2022). باعتبار أن الاستهداف المتعمد للمدنيين وغيرهم من الأشخاص المشمولين بالحماية، وارتكاب الانتهاكات المنهجية والصارخة وواسعة النطاق للقانون الإنساني الدولي والقانون الدولي لحقوق الإنسان في حالات النزاع المسلح، يشكلان تهديدًا للسلام والأمن الدوليين، حسب ما نص عليه قرار مجلس الأمن رقم (1894) لسنة 2009، وهو ما يجعل حمايتها تتدرج تحت سلطة مجلس الأمن الذي حمل على عاتقه مسؤولية حفظ الأمن والسلام الدوليين، وطبقاً لذلك استخدم هذا المبدأ "التدخل الإنساني لحماية المدنيين" من قبل مجلس الأمن، تحت الفصل السابع في عدد من النزاعات حول العالم، أبرزها على مستوى منطقتنا العربية، القرار (688) لسنة 1991 الخاص بالعراق، والقرار (794) لسنة 1992 الخاص بالصومال، والقرار (1973) لسنة 2011 الخاص بالتدخل الإنساني في ليبيا. مع الإشارة إلى أن هذه التدخلات، ومعظم حالات التدخلات الإنسانية لعبت الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا الدور الأكبر، سواء من حيث تبني مشروع القرار من مجلس الأمن، أم من حيث قيادة العمليات العسكرية فيها، رغم تشكيك الكثير من الدراسات في نواياهما السياسية واستغلال الآليات والمواثيق الدولية لتحقيق مصالحهما الخاصة، وهو ما انعكس على مفهوم التدخل الإنساني بحد ذاته (عيسى، 2012). ليأتي العدوان الإسرائيلي على غزة وجرائم الحرب والإبادة الجماعية التي هزت ضمير معظم شعوب العالم وحكوماتها، في ظل الموقف الرسمي الأمريكي والبريطاني، الذي يرقى إلى موقف

المشارك في تلك الجرائم، لا سيما الموقف الأمريكي، من حيث استغلال الثغرات القانونية التي تشوب عمل مجلس الأمن في ممارسة مهامه، وأبرزها حق الفيتو، حيث وقفت الولايات المتحدة الأمريكية سداً منيعاً أمام قيام مجلس الأمن بدوره الموكل له، ووقف الانتهاكات الخطيرة لمبادئ القانون الدولي التي تجسدها ميثاق الأمم المتحدة، بل كان وقوفها تحدياً لسلطات الأجهزة الأخرى للأمم المتحدة المنوط بها حفظ الأمن والسلام الدوليين، منها قرار الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية العاشرة بتاريخ 18 ديسمبر 2023، تحت بند (متحدون من أجل السلام) والمعروف باسم "حماية المدنيين والتمسك بالالتزامات القانونية والإنسانية"، الذي قضي بالوقف الفوري لإطلاق النار في غزة، وحاز موافقة (153) دولة من الدول الأعضاء في الجمعية، ورفض (10) دول على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية.

كما هو معلوم أن القرارات الصادرة عن الجمعية العامة تحت بند (متحدون من أجل السلام) تعتبر ملزمة للدول، وهناك شواهد تاريخية بفاعلية هذا، مثل: قرار (الاتحاد من أجل السلام) الصادر عن الجمعية العامة في العديد من الحروب منها العدوان الثلاثي على مصر 1956 (الديب، 2015). إلا أن الولايات المتحدة وبريطانيا والكيان الصهيوني استمروا في عدوانيتهم دون أي احترام للقرار.

وفي تاريخ 6 ديسمبر 2023، ونظرًا لبشاعة الجرائم التي ترتكب بحق قطاع غزة، بوصفها تهدد الأمن والسلام الدوليين، قدم الأمين العام للأمم المتحدة مذكرة إلى مجلس الأمن يطلب فيها وقف إطلاق النار والسماح بإدخال المساعدات للمدنيين في القطاع،

إلى موانئ الكيان الصهيوني، تنفيذاً لما تمليه الاتفاقية الدولية للبحار 1982، على وجه الخصوص المادة (19) في ظل الأثر الواضح الذي أصاب اقتصاد الكيان المحتل نتيجة تعطل مرفأ إيلات ومقاطعة شركات شحن كبرى لها؛ نظراً لما تقوم به القوات المسلحة اليمنية في البحر الأحمر للحد من الانتهاكات الصارخة، وجرائم الإبادة الجماعية التي يمارسها الكيان الصهيوني -وبدعم وإسناد من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا- بحق المدنيين في قطاع غزة (صحيفة الثورة نت، 2023).

### النتائج والتوصيات:

من خلال ما سبق عرضه وتوضيحه في هذه الدراسة نستطيع أن نخلص إلى عدد من النتائج والتوصيات، كالتالي:

### أولاً- النتائج:

- إن الموقع الجيوسياسي لليمن كدولة مشاطئة ذات توجه بحري متنوع وفريد، وذلك بإطلالها على بحرين هما (الأحمر والعربي) وخليج هو (خليج عدن) ومحيط هو (المحيط الهندي) ومضيق هو (مضيق باب المندب)، يعطيها أهمية كبيرة في المجال البحري، وبما يؤهلها أن تؤدي دوراً كبيراً في مسألة الأمن القومي (كرافد اقتصادي) والأمن والسلم الإقليمي والدولي.
- إن الاتفاقية الدولية للبحار 1982 أدت دوراً أساسياً في الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية وكذلك الانتفاع العادل لتلك الموارد، ومعالجة المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات وحق الانتفاع في المناطق البحرية

مستخدماً سلطته بموجب ما تخوله المادة (99) من الميثاق، إلا أن الولايات المتحدة عطلت تلك السلطة باستخدامها حق الفيتو، لإعطاء الكيان المزيد من الوقت لارتكاب أكبر عدد من الجرائم بحق القطاع.

أمام هذا التعنت الأمريكي البريطاني، والضرب بكل القواعد والمبادئ التي يجسدها القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة، يأتي تفعيل مبدأ مسؤولية الحماية - كفكرة متقدمة للتدخل الإنساني - الذي أقرت فيه جميع رؤساء الدول والحكومات بمسؤولية حماية السكان من الإبادة الجماعية وجرائم الحرب والتطهير العرقي والجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، وذلك في ختام مؤتمر القمة العالمي المنعقد الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، حيث تملي إحدى ركائز هذا المبدأ مسؤولية الدول عن الحماية عندما تقشل الدولة في حماية سكانها (إيفان، n.d.).

ولذلك يكون من الأولى أعمال هذا المبدأ في حماية الشعوب الرازحة تحت الاستعمار، ومن هنا تكتسب مشروعية التدخل الإنساني ومسؤولية الحماية بما تقوم به القوات المسلحة اليمنية، وغيرها من جبهات الإسناد الأخرى لفصائل المقاومة الفلسطينية لوقف حد لتلك الجرائم، أبرزها جرائم الإبادة الجماعية، إذ إن تعطيل الولايات المتحدة الأمريكية -كعضو في الأمم المتحدة من أصل (193) دولة- للمؤسسات الدولية للقيام بدورها حسب ما تمليه المواثيق والاتفاقيات الدولية يتنافى مع جوهر نظام الأمن الجماعي الدولي، وكل الآليات الدولية المقررة لحماية حقوق الإنسان (الديب، 2015)، وهو ما يعطي المشروعية الكاملة -من وجهة نظرنا- لما تقوم به اليمن من إغلاق مضيق باب المندب في وجه جميع السفن الأجنبية المتجهة

المضيق طبقاً للشروط الموضوعية التي أوجدتها الاتفاقية وعلى وجه الخصوص المادة (19) منها، وهو ما ينبغي للسفن الأجنبية مراعاته بحيث تحتفظ بصفة البراءة عند مرورها، ذلك أن فقدانها لهذه الصفة يجعلها بوضع غير قانوني يخول اليمن اتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة للحفاظ على سيادتها وأمنها ونظامها طبقاً لما تتضمنه الاتفاقية الدولية للبحار، أو من خلال ما تتضمنه قوانينها الداخلية وأهمها القانون رقم (37) لسنة 1991 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

مشروعية ما قامت وتقوم به القوات اليمنية المسلحة بإعلانها إغلاق مضيق باب المندب في وجه السفن المرتبطة بالكيان الصهيوني المحتل أو المتجهة إلى موانئه، وكذا منع مرور السفن الأجنبية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، كدولتين معديتين على اليمن من ناحية، ولدورهما المساند للكيان الصهيوني الذي يرقى إلى درجة المشاركة في ارتكابه لجرائم الإبادة الجماعية، والانتهاكات الخطيرة للقانون الدولي وما تجسده مبادئ ميثاق الأمم المتحدة ونصوص الاتفاقية الدولية للبحار، الفقرة (ب/2) من المادة 19. وهو ما يعطي بلادنا جميع الحقوق بالدفاع عن أمنها ضد كل التهديدات التي تمس أمنها ونظامها، بما فيها استخدام القوة العسكرية.

**ثانياً - التوصيات:** بناء على ما تقدم من نتائج يوصي الباحث بما يلي:

- مع التطورات العسكرية الكبيرة التي تشهدها القوات المسلحة اليمنية، لا سيما القوات البحرية، ينبغي استغلال الموقع الجيوسياسي لليمن بوصفها دولة

والحقوق المتعلقة بالملاحة في مسطح مائي واسع يحوز ثلثي الكرة الأرضية، وهذا بحد ذاته يمثل انتصاراً كبيراً لقواعد القانون الدولي بوجه عام، وقواعد قانون التنظيم الدولي بوجه خاص، وهو ما أسهم في الحد من المنازعات البحرية بين الدول في سبيل حفظ الأمن والسلم الدوليين، لا سيما وأن هذه الاتفاقية جاءت منسجمة مع أبرز مبادئ القواعد القانونية الدولية وهو مبدأ احترام سيادة الدول على الرغم من وضعها قيود بعضها إيجابية وبعضها سلبية، فيما يتعلق بمرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية حسب ما تناولناه سابقاً.

- إن الاتفاقية الدولية للبحار فيما يتعلق بحق المرور البريء أو العابر الذي لا يعاقب لم تفرق بين السفن التجارية المدنية والسفن العسكرية، وإنما اكتفت بالإشارة إليها بمسمى (السفن الأجنبية)، وهو ما يجعل الأحكام الواردة فيما يتعلق بمرور السفن الأجنبية تنطبق على أي سفينة سواء تجارية أم عسكرية.
- إن من أهم المميزات القانونية لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982، أنه يخضع لأحكام حق المرور البريء وليس لأحكام حق المرور العابر الذي استحدثته الاتفاقية لتنظيم حق المرور في المضائق البحرية؛ بسبب التشكيل الجغرافي (وجود جزيرة ميون بوسطه)، بالإضافة إلى قربها من الساحل اليمني، وهو ما يجعل الجزء الأكبر منه يندرج ضمن المياه الإقليمية.
- إن خضوع مضيق باب المندب لحق المرور البريء لا يحق المرور العابر الذي لا يعاقب مكن اليمن من ميزة فريدة بالتحكم بحق المرور في

المادة (8/1) وغيرها من النصوص الواردة في الميثاق.

### المراجع:

[1] ابن عيسى، أحمد. (2012). مشروعية التدخل

الدولي لحماية حقوق الإنسان: دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي المعاصر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ع12، ص1-12،

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-663306>.

[2] الحمزي، وفاء. (2024). الطبيعة القانونية للبحر

الإقليمي ومضيق باب المندب، موقع المحامي، على الرابط

<https://www.mohamah.net/law>

[3] الحوثيون: أميركا تتحمل مسؤولية وتبعات مقتل 10

من قواتنا.. نحذر الدول من الانخراط بمسلحتها الخطير. (2023). موقع القدس، على الرابط:

<https://www.alquds.com/ar/posts/105782>.

[4] الديب، إيمان فريد. (2015). قانون التنظيم الدولي،

القاهرة، ط1، ص332.

[5] الرميمة، حبيب عبد الله محمد. (2017). دور الأمم

المتحدة في تحقيق الأمن الجماعي الدولي، الناشر المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1.

[6] الرميمة، حبيب عبد الله محمد. (2022). آليات

الحماية الدولية لحقوق الإنسان، صنعاء، الناشر، مكتبة الصادق.

[7] الشيشي، رامي صلاح. (2023). اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982 "البحر الإقليمي والمناطق المتاخمة المواد 11-22". المركز

الديمقراطي العربي، على الرابط:

[https://democraticac.de/?p=92034#go\\_ogle\\_vignette](https://democraticac.de/?p=92034#go_ogle_vignette)

ذات توجه بحري، بما يخدم الاقتصاد الوطني، وكذا ما يتعلق بالأمن والسلم الدوليين، من خلال وضع الخطط الاستراتيجية الهادفة إلى حماية المجال البحري لليمن، وبما يعزز الأمن البحري الإقليمي والدولي.

- إنشاء الكليات والأكاديميات الخاصة بالمجال البحري، بهدف خلق كادر وطني متخصص بالعلوم القانونية والاقتصادية والفنية المختلفة المتعلقة بعلوم البحار.

- إعادة النظر في حزمة الآليات القانونية من لوائح تنظيمية وإجرائية بما يواكب التطورات الحديثة في المجال البحري والأمن البحري، كون الاتفاقية الدولية للبحار، أسندت دوراً كبيراً إلى الدول المشاطئة بسن التقنيات البحرية وتنفيذها إزاء الغير سواء أكانت من الناحية الجنائية أم المدنية، وتلتزم جميع السفن الأجنبية بتنفيذها.

- في ظل التغنت الأمريكي والبريطاني الواضح بتعطيل عمل آليات المؤسسات الدولية، لإتاحة الفرصة للكيان الصهيوني للاستمرار في تنفيذ سياسته العدوانية المتوحشة وارتكاب جرائم الحرب وجرائم الإبادة الجماعية بحق المدنيين في الأراضي الفلسطينية المحتلة، يحتم على الضمير الإنساني العالمي، شعوباً ودولاً التصدي لتلك الجرائم بكل الوسائل الاقتصادية والعسكرية والسياسية والدبلوماسية والحقوقية، انتصاراً لقيم الإنسانية، ونظام الأمن الجماعي الدولي، وتفعيل المبادئ المتعلقة بحماية المسؤولية الملقاة على عاتق المجتمع الدولي بوجه عام، واتفاقية الحماية والدعم للشعب الفلسطيني المقررة في المواثيق والمنظمات الإقليمية منها ميثاق منظمة المؤتمر الإسلامي

- [8] المركز الوطني للمعلومات. (د.ت). مشروع الخطة الخمسية الثانية لتنمية القطاع السمكي 2001-2005، رئاسة الجمهورية اليمنية، على الرابط: <https://yemen-nic.info/sectors/fishes>
- [9] إعلام إسرائيلي: شركات شحن كبرى تقاطع بضائعنا ومرقأ إيلات معطل. (2023). صحيفة الثورة نت، على الرابط: <https://althawrah.ye/archives/849609>
- [10] إيفان، سيمونوفيتش. (د.ت). المسؤولية عن الحماية، موقع الأمم المتحدة، على الرابط: <https://www.un.org/ar/chronicle/article/20075>
- [11] أعراب، كميلة. (2017). النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، ع4، ص228-249، على الرابط: <http://search.mandumah.com/Record/1428492>
- [12] ألكسندر، لونجاروف. (2022). بين القانون البحري والسياسة في شرق البحر الأبيض المتوسط، موقع معهد واشنطن، على الرابط: <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/byn-alqanwn-albhry-walsyast-fy-shrq-albhr-alabyd-almtwst>
- [13] بامطرف، عوض عبدالله. (2006). استراتيجيات التنمية في الجزر اليمنية. على الرابط: <https://yemen-nic.info/contents/Fish/ez0.pdf>
- [14] بدران، وليد. (2018). ست معلومات أساسية عن مضيق باب المندب الذي علقت السعودية تصدير النفط عبره. موقع bbc عربي نيوز، على الرابط: <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-44968471>
- [15] بوسكرة، بوعلام والعايشي، قرطي. (2015). تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي. مجلة الدراسات القانونية والسياسية، ع2، ص328-347، مسترجع من: <http://search.mandumah.com/Record/897239>
- [16] تفعيلاً للمادة (99) غوتيريش يرسل خطاباً لمجلس الأمن حول الوضع في فلسطين وإسرائيل باعتباره تهديداً للسلم والأمن الدوليين. (2023). موقع اخبار الأمم المتحدة، على الرابط: <https://news.un.org/ar/story/2023/12/1126742>
- [17] توليو، تريغيس. (د.ت). اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، موقع الأمم المتحدة، مكتبة القانون الدولي، على الرابط: [https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls\\_a.pdf](https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_a.pdf)
- [18] دحماني، أمينة. (2021). المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي. مصادقية، مج 3، ع 3، ص 100-116، على الرابط: <https://search.emarefa.net/detail/BIM-1372611>
- [19] دومان، شاكر. (2023). الموقع الجغرافي للجمهورية اليمنية: نقاط القوة والضعف. مركز المعرفة للدراسات والأبحاث الاستراتيجية، على الرابط: <https://www.almarfacenter.org/2023/08/19>
- [20] رفعت، أحمد محمد. (2001). القانون الدولي العام، مصر.
- [21] زوم، زين محمد ومحسن، شفيح. (2022). ما هي أهمية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بالنسبة لليمن. مجلة ريان السفينة، العدد 81، سبتمبر/نوفمبر، معاد نشره على موقع ريان السفينة، على الرابط:

- [26] مفضل، وحيد محمد. (2020). التعديين في البحار وقيعان المحيطات كنوز ثمينة تنتظر مستخرجيها، موقع التقدم العلمي، على الرابط: <https://taqadom.aspdkw.com>
- [27] موسوعة شبكة الجزيرة. (2023). مضيق باب المندب ... باب الدموع وبوابة البحر الأحمر نحو خليج عدن، شبكة الجزيرة الإخبارية، على الرابط التالي: <https://www.aljazeera.net>
- [28] موقع الأمم المتحدة، نص قرار مجلس الأمن الدولي، على الرابط: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n09/602/43/pdf/n0960243.pdf?token=en=jH6r4TnjAQ175QhGRf&fe=true>
- [29] موقع الأمم المتحدة، نص القرار على الرابط: <https://documents.un.org/doc/undoc/ltid/n23/319/18/pdf/n2331918.pdf?token=n=Wi2p7apA3upk2Gv8UU&fe=true>
- [30] نعاس، ضيفي. (2022). مسؤولية الحماية آلية جديدة لحماية حقوق الإنسان أثناء الأزمات الإنسانية: ليبيا وسوريا نموذجاً، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، مج 15، ع 3، ص 998-1020، <https://search.emarefa.net/detail/BIM-1417865>
- [https://www.assafinaonline.com/news\\_details/ar/14187](https://www.assafinaonline.com/news_details/ar/14187)
- [22] سلامة، أيمن. (2018). قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجاً. مجلة آراء حول الخليج، ع 127، على الرابط: [https://araa.sa/index.php?view=article&id=4387:2018-02-15-12-31-37&Itemid=172&option=com\\_content](https://araa.sa/index.php?view=article&id=4387:2018-02-15-12-31-37&Itemid=172&option=com_content)
- [23] عامر، صلاح الدين. (2007). مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.
- [24] قرار جمهوري بالقانون 37 لعام 1991 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. (1991). المركز الوطني للمعلومات، رئاسة الجمهورية اليمنية، على الرابط: [https://yemen-nic.info/db/laws\\_ye/detail.php?ID=112.82](https://yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=112.82)
- [25] مسعد، فؤاد. (2024). عسكرة إسرائيل لباب المندب، مركز أبعاد للدراسات والبحوث، متاح على الرابط: [https://abaadstudies.org/strategies/top.ic/60091#\\_edn7](https://abaadstudies.org/strategies/top.ic/60091#_edn7)