



النظام القانوني للمرور في المضائق الدولية مع التطبيق على إغلاق الحوشرين مضيق باب المنذب

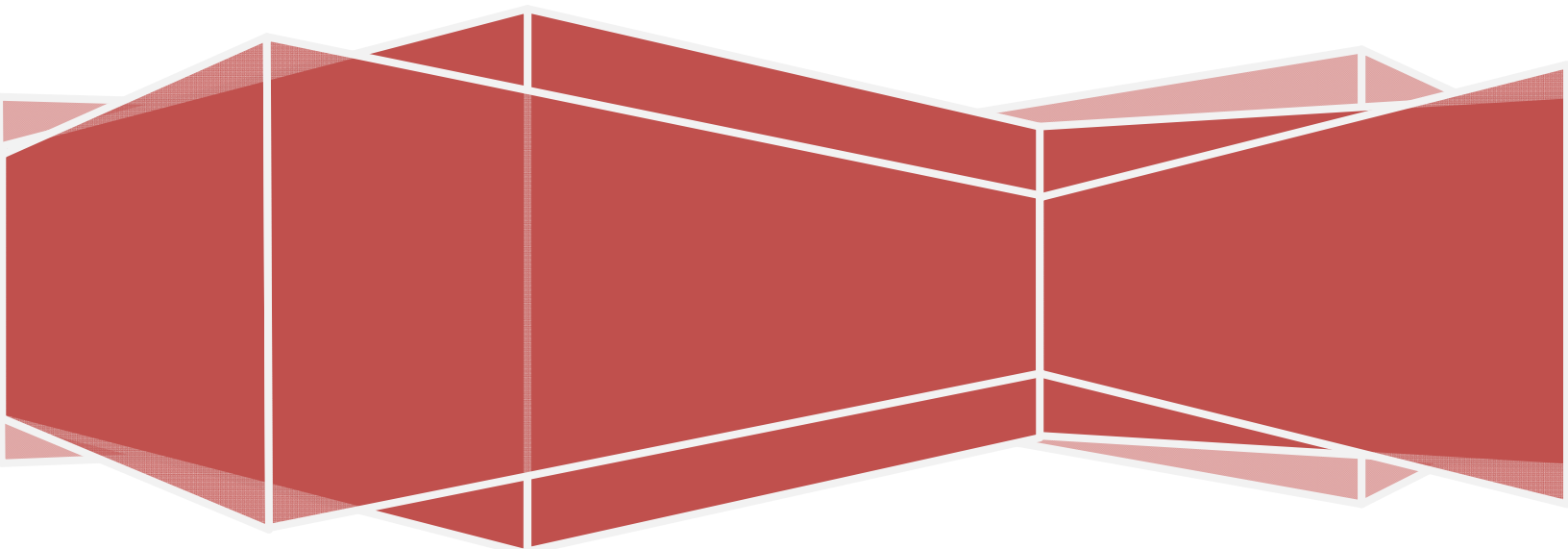
إعداد

د. علاء فتحي الجنائني

مدرس القانون العام

بكلية الشريعة والقانون تفهنا الأشراف/ دقهلية - جامعة الأزهر

بحث مستل من الإصدار الثالث ٢/٢ من العدد الأربعين
يوليو/ سبتمبر ٢٠٢٥م

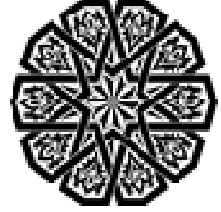


النظام القانوني للمرور في المضائق الدولية
مع التطبيق على إغلاق الحوثيين مضيق باب المندب
إعداد

د. علاء فتحي الجنائني

مدرس القانون العام

بكلية الشريعة والقانون تفهنا الأشراف/ دقهلية - جامعة الأزهر



موجز عن البحث

المضائق البحرية الدولية تتمتع بأهمية كبيرة منذ القدم، كونها ممرات طبيعية تربط البحار الدولية والمحيطات ببعضها، وبالتالي فهي منافذ لحركة التجارة والنقل بين القارات الخمس، ويعتبر مضيق باب المندب من أهم المضائق الدولية، نظراً لمرور النفط العربي منه تجاه أوروبا وأمريكا، وبعد هجمات الحوثيين على السفن التجارية وسفن النقل منذ ١٩ نوفمبر ٢٠٢٣م وحتى الآن، تأثرت حركة التجارة الدولية بشدة، وانخفضت السفن العابرة في البحر الأحمر إلى أقل من النصف، وارتفعت تكلفة الشحن واقساط التأمين، وانخفضت مداخل قناة السويس كذلك، ولا شك أن القانون الدولي للبحار قد وضع نظاماً متكاملاً للمرور في المضائق الدولية، حدد فيه بوضوح حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق الدولية، وكذلك حق السفن التابعة لدول أجنبية في المرور بنوعيه العابر والبريء بحسب الأحوال، وواجبات هذه السفن، ومتى يكون مرورها بريئاً؟ ومتى لا يكون كذلك؟ وهذه القواعد القانونية المستقرة تجعل من اليسير معرفة مدي شرعية أو عدم شرعية هجمات الحوثيين تلك، خاصة إذا بحثنا وراء الأهداف الحقيقية للحوثيين من هجماتهم تلك، وعرفنا كذلك حجم استفادة القضية الفلسطينية منها مقارنة بالمكاسب التي تحققت للحوثيين ومشروعهم الطائفي من ورائها، وهو الهدف المبتغى من وراء هذا البحث على نحو ما سيرد إن شاء الله.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في كونها تجمع بين الدراسة النظرية الموضوعية لقضايا العبور في المضائق الدولية وحقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأجنبية، وتطبيق هذه الأحكام على قضية واقعية حالة أرقت العالم وأثرت على اقتصاده بدرجة كبيرة، هي

الهجمات الحوثية على السفن التجارية وسفن النقل المدنية في منطقة مضيق باب المندب.

وقد حاولت في هذه الدراسة الرجوع الى القواعد العامة الحاكمة للمرور في المضائق الدولية كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م واتفاقية البحار ١٩٥٨م وغيرها من قواعد القانون الدولي للبحار، بهدف معرفة مدى قانونية هذه الهجمات الحوثية وفقاً للقانون الدولي، كما حاولت الإجابة على سؤال مهم عن الآثار الاقتصادية والقانونية لهذه الهجمات ؟ وكيف بدأت والنتائج التي ترتبت عليها؟ كما استعرضت الحجج التي يستند اليها الحوثيون لتبرير وتسويق هذه الهجمات محاولاً الرد عليها وصولاً إلى الحقيقة.

وتقوم دراسة النظام القانوني للمرور في المضائق على المنهج الوصفي والمنهج التطبيقي، وذلك من خلال دراسة القواعد العامة الحاكمة للمضائق البحرية الدولية والعبور فيها وحقوق وواجبات الدول المشاطئة وكذلك حقوق وواجبات السفن الأجنبية، مع التطبيق على قضية إغلاق الحوشرين لمضيق باب المندب واستعراض حججهم لتبرير هذا الإغلاق، والرد عليها وتفنيداً للقواعد العامة في القانون الدولي للبحار والتي تم استعراضها مسبقاً.

الكلمات المفتاحية: المضائق الدولية، المرور البريء، المرور العابر، مضيق باب المندب، الحوثيين، مجلس الأمن الدولي، طوفان الأقصى، قناة السويس.

The Legal Regime For Passage Through International Straits, With Application To The Houthi Closure Of The Bab Al-Mandab Strait

Alaa Fathy Abdel Rahman El-Ganaini

Department of Public Law, Faculty of Sharia and Law, Tafahna El-Ashraf, Dakahlia Governorate. Al-Azhar University, Egypt.

E-mail: Alla.Mohamed.31@azhar.ed.eg

Abstract :

International maritime straits have been of great importance since ancient times, as natural passageways connecting international seas and oceans. They are thus gateways for trade and transportation between the five continents. The Bab el-Mandeb Strait is considered one of the most important international straits, given the passage of Arab oil to Europe and America, Following the Houthi attacks on commercial and transport vessels since November 19, 2023, international trade has been severely affected, with the number of ships passing through the Red Sea decreasing by more than half. Shipping costs and insurance premiums have increased, and Suez Canal revenues have also declined. There is no doubt that international maritime law has established a comprehensive system for passage through international straits, clearly defining the rights and duties of states bordering international straits, as well as the right of ships belonging to foreign states to transit and innocent passage, depending on the circumstances, and the duties of these ships. When is their passage innocent? And when is it not?, These established legal rules make it easy to determine the legitimacy or illegitimacy of these Houthi attacks, Especially if we investigate the true objectives of the Houthis in their attacks, and we also know the extent to which the Palestinian cause has benefited from them compared to the gains achieved by the Houthis and their sectarian project through them. which is the intended goal behind this research, as will be explained, God willing.

The importance of this study lies in its combination of an objective theoretical study of transit issues in international straits, the rights and duties of coastal states and foreign countries, and the application of these provisions to a real-life case that has troubled the world and significantly impacted its economy: Houthi attacks on commercial and civilian transport vessels in the Bab al-Mandab Strait.

In this study, I attempted to review the general rules governing passage in international straits, as set forth in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, the 1958 Convention on the Law of the Sea, and other rules of international maritime law. This study aimed to determine the legality of these Houthi attacks under international law. It also attempted to answer an important question: What are the economic and legal implications of these attacks? How did they begin and what consequences did they entail? It also reviewed the arguments the Houthis rely on to justify and market these attacks, attempting to respond to them and uncover the truth.

Research Methodology

This study of the legal system for passage through straits is based on a descriptive and applied approach. It examines the general rules governing international maritime straits and transit through them, the rights and duties of coastal states, and the rights and duties of foreign vessels. It also examines the Houthis' closure of the Bab al-Mandab Strait, examining their arguments to justify this closure, and responding to and refuting them in accordance with the general rules of international maritime law, which were previously reviewed.

Keywords: International Straits, Innocent Passage, Transit Passage, Bab Al-Mandeb Strait, Houthis, UN Security Council, Al-Aqsa Flood, Suez Canal.

مقدمة

يعتبر مضيق باب المندب من أهم المضائق البحرية في عصرنا الحالي، كونه يربط شرق العالم بغربه، وتنبع أهميته من موقعه الجغرافي بين الخليج العربي بثروته النفطية، والبحر الأحمر الذي يُعد أكبر طريق ملاحي تجوبه السفن الضخمة الناقلة للبترول لأوروبا وأمريكا، كما أن ٨٠ % من النفط العربي المصدر إلى الخارج ينساب عبره، كما يعتبر واحداً من أهم المحاور الاستراتيجية التي يدور حولها الصراع في الشرق الأوسط، وقد كانت السيطرة على هذا المضيق هدفاً للأطماع الإيرانية منذ القدم، ثم جاءتهم الفرصة بعد سيطرة جماعة الحوثي الشيعية التي تعتبر وكيلاً لإيران في اليمن على صنعاء وأجزاء واسعة من وسط وشمال غرب اليمن ثم سيطرتهم على ميناء الحديدة على البحر الأحمر، مما جعل الحوئين يتحكمون عملياً في المضيق، حتى كانت هجماتهم البحرية على السفن العابرة للمضيق منذ ١٩ نوفمبر ٢٠٢٣م بحجة مساندة ودعم فصائل المقاومة الفلسطينية في حربها مع إسرائيل، والتي نشبت بعد أحداث ٧/١٠/٢٠٢٣م والتي سميت بطوفان الأقصى، ثم إعلانهم إغلاق المضيق في وجه الملاحة الإسرائيلية والأمريكية والبريطانية بسبب دعم هاتين الدولتين لإسرائيل في حربها على غزة والتي لا زالت فصولها الدامية تجري حتى كتابة هذه السطور.

أدت هذه الهجمات الحوثية العشوائية على السفن التجارية وسفن النقل المدنية إلى اضطراب كبير في حركة التجارة العالمية عبر البحر الأحمر، وانخفضت عائدات قناة السويس إلى النص تقريباً، ووقع جدال سياسي وقانوني كبير حول مدى قانونية هذه الهجمات الحوثية على السفن المدنية في منطقة المضيق وخليج عدن والبحر الأحمر، في ظل تشكيك البعض في الأهداف الحوثية المعلنة لهذه الهجمات وكذلك في جدواها للقضية الفلسطينية.

تقسيم:

جاءت هذه الدراسة في مبحثين:

المبحث الأول: النظام القانوني للمضائق الدولية في القانون الدولي للبحار

المبحث الثاني: إغلاق الحوئين مضيق باب المندب وتداعياته الاقتصادية والقانونية

المبحث الأول

النظام القانوني للمضايق الدولية في القانون الدولي للبحار

لا شك أن القانون الدولي للبحار متمثلاً في اتفاقية مونتنيغوباي ١٩٨٢م واتفاقية ١٩٥٨م قد وضع نظاماً متكاملًا للعبور في المضايق الدولية، يتراوح بين المرور البريء والمرور العابر ولكل منهما حالات يطبق فيها، كما بين حقوق وواجبات كل من الدول المطالئة للمضايق والدول الأجنبية العابرة سفنها خلال هذه المضايق بما يحقق مصالح الطرفين بقدر كبير، ولمعرفة هذه القواعد ينبغي أولاً معرفة معنى المضيق الدولي وأنواع هذه المضايق وأهميتها، حتى تتكامل الفكرة في عين القارئ، وهو ما يتحدث عنه هذا المبحث والذي جاء في مطلبين:

المطلب الأول: تعريف المضايق الدولية في القانون الدولي للبحار وأهميتها وأنواعها
المطلب الثاني: النظام القانوني للمرور في المضايق الدولية في القانون الدولي للبحار
المطلب الأول : تعريف المضايق الدولية في القانون الدولي للبحار وأهميتها وأنواعها

جاء هذا المطلب في فرعين:

الفرع الأول: تعريف المضايق الدولية وأهميتها

الفرع الثاني: أنواع المضايق الدولية

الفرع الأول : تعريف المضايق الدولية وأهميتها

أولاً: تعريف المضيق الدولي:

المضيق عبارة عن ممر مائي يفصل بين إقليمين ويصل بين بحرين. لذلك فإنه يشترط لوصف المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط أهمها أن تكون مياه المضيق جزء من بحر وفقاً لمفهوم القانون الدولي، وأن يتم تكوينها بطريقة طبيعية، وأن تكون فتحة المضيق بين منطقتين من الأرض ويصل منطقتين من البحر، بحيث لو لم يوجد المضيق لانفصلت المنطقتان البحريتان واتصلت الأرض.^(١)

(١) د. وسام الدين العلقة. النظام القانوني للمضيق الدولي. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد ٢٧ العدد الرابع ٢٠١١ ص ٣١٠.

وقيل أيضاً أن المضائق: طرق مياه طبيعية تصل بين بحرين من البحار العامة، أو بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة.^(١)

بينما قال البعض إن الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي توصل بحرين وهي إما طبيعية وتشمل المضائق وإما اصطناعية وتشمل القنوات.^(٢)

وقد عرفت محكمة العدل الدولية المضيق الدولي بأنه الممر المائي الواصل بين جزأين من أعالي البحار والمستخدم لأغراض الملاحة الدولية.^(٣) واتفاقية جنيف ١٩٥٨ م للبحار قد وسعت من مفهوم المضيق الدولي ليشمل الممر الذي يربط جزء من البحر العالي بالبحر الإقليمي لدولة ما.^(٤)

لكن الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب، بل يجب إلى جانب ذلك أن يكون ممراً للمواصلات الدولية بخلاف المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق، ويستبعد من مفهوم المضائق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق. فالنقطة الجوهرية هي صفة الوصل بين بحرين عامين والاستعمال للملاحة الدولية.

ثانياً: أهمية المضائق الدولية:

كانت المضائق البحرية وما زالت تمثل نقطة اختلاف، وفي الغالب تصادم بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة، فمن جهة تسعى الدول الكبرى إلى تسهيل الملاحة البحرية

(١) د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجاً. مركز أبحاث الخليج. مجلة آراء حول الخليج. العدد ١٢٧. فبراير ٢٠١٨ م.

(٢) د. علي صادق أبو هيف. القانون الدولي العام. الطبعة الثانية عشر. منشأة المعارف. الإسكندرية ١٩٧٥ ص ٤٥٥

(٣) انظر: د. محمد طلعت الغنيمي: الوجيز في قانون السلام. منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٥، ص ٥١٨، ٥١٩.

(٤) للمزيد عن ماهية المضائق وأهميتها انظر: د. محمد حافظ غانم محاضرات عن النظام القانوني للبحار. جامعة الدول العربية. القاهرة 1961 ص 63. ود. محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. منشأة المعارف. الإسكندرية. ١٩٧٥ م. ص ٦٠ وما بعدها. ود. مفيد محمود شهاب: القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. القاهرة. ١٩٩٦ م. ص ٣٩ وما بعدها. ود. صلاح الدين عامر: مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. ص ٥٥٤ وما بعدها. ود. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ م. ص ٣٥٩ وما بعدها.

بها دون فرض أي قيود، ومن جهة أخرى نجد رغبة الدول المشاطئة في إحكام قبضتها عليها، وتسيير وتنظيم الملاحة البحرية بما يتوافق ومصالحها ولا يعارض سيادتها.^(١)

لذلك كانت مشكلة المضائق من أكثر المشاكل الحادة التي عرضت في مؤتمر قانون البحار في مدينة مونتنيغوباي بدولة جاميكا، وكانت محلاً للعديد من المناقشات التي شاركت فيها وفود كل الدول.^(٢)

والسبب في ذلك هو التعارض الكبير في الآراء بشأنها بين الدول الكبرى، التي لها مصالح بحرية هامة تحرص على صيانتها، بفرض مبدأ المرور الحر في المضائق، والدول المشاطئة التي من مصلحتها أن تفرض القيود المعقولة التي تحمي بها أمنها وسلامة البيئة البحرية في المضائق، خاصة بعد تطور القوة العسكرية للدول الكبرى، واتخاذها البحار من مناطق المواجهة بينها.^(٣)

وقد دفعت هذه الأهمية الكبيرة للمضائق البحرية منظمة الأمم المتحدة، ومن منطلق تحقيق المصلحة المشتركة بين الدول، ومنع ما يهدد الأمن والسلم الدوليين، إلى بذل الجهود للوصول إلى وضع أطر قانونية دولية تحدد حدود وحقوق وواجبات الدول البحرية، من خلال تشكيل لجان لوضع اتفاقية تعاقدية بشأن البحار، أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٥٨، التي صيغت في أربع اتفاقيات، إلا أنها ورغم ما احتوته من نصوص، لم تحظ بالتأييد الكافي؛ نظراً لعجز الدول على الاتفاق فيما يتعلق ببعض المسائل الجوهرية، وهو ما دفع الأمم المتحدة إلى مواصلة جهودها في هذا المجال بإصدار التوصيات التي كان من أبرزها إعلان المبادئ الصادر عام ١٩٧٠ بشأن البحار، وقد تكللت هذه الجهود بالنجاح في مؤتمر مونتنيغوباي بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للبحار في ديسمبر 1982، وذلك للحد من المنازعات التي كانت تثيرها مسألة المرور البحري، وكذا

(١) د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. رسالة دكتوراه. كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة ٨ مايو ١٩٤٥. قالملة. الجزائر. ٢٤. ٢٠٢٤. ص ٨٥.

(2) Donat Pharand, International Straits Thesaurus Acroasium, Vol III, The Law of the sea Thessaloniki, 1977, P. 5.

(٣) د. جعفر عبد السلام: مبادئ القانون الدولي العام. ط الخامسة ١٩٩٦ م. بدون دار نشر. ص ٦٧٩.

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 بتلك الموارد، كما تعالج المعاهدة المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات، وحق الانتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالملاحة.^(١)

الفرع الثاني : أنواع المضائق الدولية

اتفاقية ١٩٨٢م للبحار ميزت بين ثلاثة أنواع من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

- ١- المضيق الذي يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. ويطبق بشأنه نظام المرور العابر.
 - ٢- المضائق المشكلة بجزيرة تابعة للدولة المحاذية للمضيق وبرها، وكان موجودا في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار يكون ملائما بقدر مماثل للمضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.
 - ٣- المضيق الذي يقع بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية ويطبق بصده نظام المرور البري فقط.^(٢)
- وهناك حالات لا يعتبر فيها المضيق دولياً وبالتالي لا يخضع للأحكام العامة للمرور العابر أو المرور البري في المضائق الدولية كما جاءت في المادة ٣٥ من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م ومن هذه الحالات ما يلي:
- ١- اذا كان المضيق يقع بأكمله داخل أراضي الدولة ولا يصل بين بحرين عامين. فهنا يكون المضيق من المياه الداخلية للدولة الساحلية، ولا يمكن اعتباره مضيقاً دولياً.
 - ٢- اذا كان المضيق يصل بين بحرين عامين أو بحر عام وبحر إقليمي ولكنه لا يستخدم

(١) انظر: حبيب عبدالله محمد الرميمة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار ١٩٨٢م ومدى حق اليمن بمنع السفن الأجنبية من المرور فيه. مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية. مجلد ٣. عدد ٢. ٢٠٢٤م. ص ١٦٠.

(٢) انظر: د. عصام العطية. القانون الدولي العام. جامعة بغداد ١٩٩٢م. ص ٢٦٢.

للملاحة الدولية. فلا يعتبر كذلك من المضائق الدولية، هذا ما لم يوجد اتفاقات خاصة بشأنه.

٣- إذا كان المضيق واقعا في أراضي أكثر من دولة ولا يصل بين بحرين عامين. فلا يعتبر مضيقاً دولياً، وإنما تباشر الدول الساحلية اختصاصاتها الوطنية عليه باعتباره جزء من بحرهما الإقليمي وفق قواعد القانون الدولي المستقرة بهذا الشأن.^(١)

المطلب الثاني : النظام القانوني للمرور في المضائق

المضائق الدولية وإن كانت جزء من البحار العامة؛ إلا أن وقوعها في إقليم دولة أو أكثر يجعل لها أحكاماً خاصة تميزها عن البحار العامة، وتختلف هذه الأحكام تبعاً لاتساع المضيق أو ضيقه، وتختلف أيضاً تبعاً لما إذا كان المضيق يقع بتمامه في إقليم دولة واحدة، أو يفصل بين إقليمين دولتين، كما أن أحكام المضائق تختلف تبعاً لما إذا كان المضيق يصل بين بحرين من البحار العامة، أو أنه يصل بين بحر من البحار العامة وبحر داخلي، ويمكن رد هذه الأحكام إلى ناحيتين رئيسيتين: السيادة الإقليمية على المضيق، وحرية الملاحة الدولية فيه.

أولاً: السيادة الإقليمية على المضيق:

إذا كان اتساع المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين أراضي دولة واحدة؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليم تلك الدولة، خاضعاً لسيادتها. أما إذا كان المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين إقليمين دولتين؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليميهما، وتكون لكل من هاتين الدولتين السيادة الإقليمية على النصف المواجه لشاطئها، وإذا كان اتساع المضيق يزيد على ستة أميال؛ فإنه يأخذ حكم البحار العامة، ولا تكون للدولة أو الدول التي تطل أقاليمها عليه السيادة إلا على مسافة ثلاثة أميال، وهي مسافة المياه الإقليمية أو البحر الساحلي.

ثانياً: حرية الملاحة الدولية في المضيق:

إذا كان المضيق موصلاً بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة، وكان خاضعاً لسيادة

(١) المرجع السابق. ص ٢٦٢.

دولة أو دولتين؛ فليس ثمة التزام على تلك الدول بالسماح للسفن التابعة للدول الأخرى بالمرور في المضيق، وذلك لأن المضيق إذا لم يكن موصلاً بين بحرين من البحار العامة؛ فإنه لا يعتبر طريقاً من طرق المواصلات الدولية، وهذا لا ينطبق على المركز القانوني للمضائق الدولية موضوع الدراسة، ومن ثم لا تتطلب ضرورات الملاحة الدولية فتحه للسفن التابعة لكافة الدول. وعلى العكس من ذلك: إذا كان المضيق موصلاً بين بحرين من البحار العامة؛ فإنه يعتبر طريقاً من طرق المواصلات الدولية تتمتع جميع السفن بحرية الملاحة فيه، ولو كان خاضعاً لسيادة دولة أو أكثر. وبعبارة أخرى تلتزم الدول التي لها السيادة الإقليمية على أحد المضائق الموصلة بين بحرين من البحار العامة (الوضع الغالب) بالسماح للسفن الأجنبية بحرية المرور فيه. على أن هذا الالتزام لا ينفي حق الدولة صاحبة السيادة الإقليمية في فرض القواعد التي تتطلبها ضرورة المحافظة على المضيق وجعله صالحاً للملاحة، أو التي تقتضيها اعتبارات الأمن، وكذلك الترتيبات البوليسية والصحية المناسبة.^(١)

ونظراً لأهمية المضائق الدولية؛ وضعت اتفاقية البحار ١٩٨٢م نظامان للمرور فيها وهما:

الفرع الأول: المرور البريء في المضائق الدولية

الفرع الثاني: المرور العابر في المضائق الدولية

الفرع الأول : المرور البريء في المضائق الدولية

يطبق حق المرور البريء على المضائق التي تصل جزء من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية، وكذلك المضائق المشككة بجزيرة تابعة للدولة المحاذية للمضيق وبرها، وكان موجودا في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار يكون ملائماً بقدر مماثل للمضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية. وهو ما نصت عليه المواد ٣٨ و ٤٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م. (٢) ووفقاً للفقرة الثانية من المادة

(١) د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: مرجع سابق.

(٢) انظر: Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64, P. P: 99.

٤٥ سالفه الذكر لا يحق للدول المشاطئة إيقاف المرور البريء في المضائق البحرية على عكس الحق الذي تمتلكه في مياهها الإقليمية والذي يخول لها إيقاف المرور البريء لمدة زمنية وضمن مساحة محدودة.

ويشترط أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً مع إمكان التوقف أو الرسو إذا كان هناك ما يستدعي ذلك. مثل القوة القاهرة أو إصلاح عطب طارئ، ويكون المرور بريئاً إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وقد أُلزِمَت كافة السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وتلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البريء أو تعطيل هذا الحق أو عرقلته بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي.^(١)

خصائص المرور البريء المطبق في المضائق الدولية:

أبقت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م على التعريف الخاص بالمرور البريء على النحو الذي ورد في اتفاقية جنيف ١٩٥٨م للبحار الإقليمية، بمعنى أنه ذلك المرور الذي لا يضر السلم والنظام العام أو الأمن للدولة الساحلية، ومع ذلك فقد أعطى مزيداً من القيود على المرور في هذه المضائق لحماية أمن الدولة الساحلية بافتراض الضرر في القيام بأي من هذه الأنشطة عند المرور:

١. أي تهديد بالقوة أو استخدامها ضد الدولة الساحلية

٢. أي استخدام للأسلحة في مناورات

٣. أي تجميع لمعلومات من شئها الإضرار بالدفاع والأمن لدولة الساحلية

٤. أي دعاية تؤثر على الدفاع أو الأمن في الدولة الساحلية

٥. الإطلاق أو الهبوط أو الأخذ من أي طائرة أو أي اختراع عسكري

٦. أفعال التلوث الأكيدة

(١) انظر: د. عصام العطية. القانون الدولي العام. مرجع سابق. ص ٢٦١.

٧. أنشطة الصيد
٨. الأنشطة العلمية
٩. أي تدخل في نظام الاتصالات الخاصة بالدول الساحلية
١٠. أي نشاط لا يتعلق مباشرة بالمرور
١١. أخذ أو انزال أي معدات بالمخالفة لقوانين الهجرة أو الصحة أو الجمارك أو الرسوم للدولة الشاطئية، ومعظم هذه الأنشطة تدخل في عموم حماية أمن الدولة الساحلية.^(١)

بالإضافة إلى ذلك نجد أن اتفاقية ١٩٨٢م قد أعطت للدولة الساحلية الحق في أن تصدر قوانين وتنظيمات لحماية أمنها ونظامها ضد أي تأثير ضار محتمل من تقرير حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المضيق في أي من المجالات التي حددها الاتفاقية وهي سلامة المرور، حماية الكابلات وخطوط الأنابيب، صون الموارد الحية للبحر، منع خرق الأنظمة المتعلقة بمصائد الأسماك، منع التلوث. (٢) ومن ناحية أخرى منعت الدولة الساحلية من وقف المرور البريء في المضائق الخاضعة لهذا النظام كما ذكرت سابقاً، وهو ما يجعل المرور البريء في المضائق الدولية مختلف تماماً عن المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية لأن هذا الأخير يجوز للدولة وقفه في مدة معينة ومناطق بعينها بشرط عدم التمييز وضرورة الإعلان المسبق عن هذا الإيقاف، بخلاف المرور البريء في المضائق الدولية الذي لا يجوز إيقافه مطلقاً إلا في الحالات التي تعتقد أن مرور سفينة ما غير بريء لأسباب جديدة.^(٣)

(١) د. جعفر عبد السلام: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق. ص ٦٩٠.

(٢) المرجع السابق: ص ٦٩٠ - ٦٩١.

(٣) انظر: د. عصام العطية. القانون الدولي العام. مرجع سابق. ص ٢٦٢.

الفرع الثاني : المرور العابر في المضائق الدولية

يُعد نظام المرور العابر من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل.^(١) ويعنى ممارسة حرية الملاحة أو التحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق. وقد نصت المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م، على أن: تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة ٣٧ " المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة " بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق. غير أن ذلك لا يمنع المرور لغرض الدخول إلى دولة شاطئية على الخليج أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة، إلا أنه لا يجب أخذ هذا المنع على إطلاقه لأنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية وذلك مخالف لروح النصوص القانونية المتعلقة بذلك.^(٢)

التزامات الدول الشاطئية بخصوص حق المرور العابر:

وضعت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م مجموعة من الالتزامات على الدول الشاطئية منها:

- ١- أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور خلالها، التي تقررها وتحددها في خرائط يتم نشرها مسبقاً.
- ٢- تلتزم الدولة الشاطئية بنشر القوانين والتنظيمات البحرية التي تنظم بها الملاحة في المضيق.
- ٣- تلتزم بعدم عرقلة المرور العابر في المضيق، لأن المرور العابر حق وليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل على العكس، يقع على تلك الدولة

(١) وسام الدين العلكة: النظام القانوني للمضيق الدولي. مرجع سابق. ص ٣٢٣.

(٢) د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجًا. مرجع سابق.

التزام بعدم عرقلته.

٤- الإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران داخل المضيق أو فوقه يكون لديها علم بهذا الخطر.

٥- لا يجوز للدولة الشاطئية وقف العمل بالمرور العابر في المضيق.^(١)

صلاحيات الدول الشاطئية في المرور العابر:

١- من حق الدول المشاطئة للمضائق تعيين ممرات بحرية للملاحة، وتقسيم حركة المرور، ولكن سلطات الدول الساحلية في هذا الصدد غير مطلقة بل مقيدة بشرط ضرورة هذه التقسيمات لتعزيز سلامة السفن، وضرورة تماشيها مع القواعد الفنية المعروفة دولياً.

٢- وللدول المشاطئة أيضاً فتح ممرات بحرية وإحداث تقسيمات جديدة أو استبدالها بشرط أن تكون متطابقة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وعليها قبل بدء التنفيذ إحالة مقترحاتها على المنظمة الدولية المعنية بذلك لاعتمادها، وهذا ما نصت عليه المادة ٤١/٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م.

٣- للدول الشاطئية سلطات أخرى تتعلق بحقوق تنظيمية تملكها هذه الدول في مسائل محددة هي: سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحري - منع التلوث عن طريق تنفيذ الأنظمة الدولية المتعلقة بتصريف الزيوت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية للمضيق- منع الصيد في المضائق، ومنع حمل أدواته- منع أخذ أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص على ظهر السفن، على نحو يخالف أنظمة الجمارك والشئون لضريبية، أو شئون الهجرة أو الشئون الصحية.^(٢) ويلاحظ في صدد السلطات التنظيمية للدولة المشاطئة للمضيق الدولي أنها محددة حصراً بشكل لا يُفسح لها المجال بالتضييق من حق المرور العابر أو عرقلته بحجة تنظيم المرور

(١) انظر: د. جعفر عبد السلام: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق. ص ٦٩٦.

(٢) المرجع السابق. ص ٦٩٥

أو مكافحة التلوث.^(١)

٤- المادة ٢٣٣ من الاتفاقية سمحت صراحة للدول المشاطئة اتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة في حال تم انتهاك هذه القوانين من قبل سفينة من السفن التي لا تتمتع بالحصانة، وهو ما بينته المادة ٤٢/ ٤ المتعلقة بالسفن والطائرات المدنية أو التجارية التي هي ملزمة من حيث الأصل بالالتزام بقوانين الدولة المشاطئة، كما أن السفن والطائرات السيادية (الحكومية والحربية) والتي تتمتع بالحصانة فإنها كذلك تتحمل المسؤولية الدولية في حال مخالفتها تشريعات الدول المشاطئة للمضيق الذي تعبر فيه، كما أنه من حق الدول المشاطئة للمضيق أن ترد وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى على أي مصدر يهدد أمنها وسلامتها، وذلك بالرجوع إلى الإجراءات المضادة وتطبيق نظرية الدفاع الشرعي ولو أدت إلى إعاقه المرور.^(٢)

الفرق بين المرور العابر والمرور البريء من المضايق الدولية:

المرور العابر أوسع في نطاقه من المرور البريء لأنه يشمل الملاحة البحرية والملاحة الجوية، وبالتالي فالمرور العابر يمنح الطائرات التحليق فوق المضايق، وهو أمر لا يدخل في حق المرور البريء في المضايق. والغواصات وغيرها من السفن الغاطسة في عبور المضيق لا تلتزم بالطُّفُو فوق سطح الماء رافعة أعلامها كما هو الحال بالنسبة للمرور البريء. كذلك لا يجوز للدولة المشاطئة وقف أو إعاقه المرور العابر في حين أنها تستطيع ذلك في حالات المرور البريء الذي تعتقد أنه لا يتصف بالبراءة أو لضرورات أمنية.^(٣)

(١) انظر: د. محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار. ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن ٢٠١١، ص ١٩٢.

(٢) انظر: لعمامري عصاد: الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 م، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، (جامعة مولود معمري، تيزي وز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٤)، ص ٨٥.

(٣) انظر: د. محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار. مرجع سابق، ص ٢١٢.

المبحث الثاني

إغلاق الحوثيين مضيق باب المندب وتداعياته الاقتصادية والقانونية

أدت هجمات الحوثيين في منطقة باب المندب إلى تعطيل الملاحة الدولية في البحر الأحمر وقناة السويس وتكبيد مصر خسائر اقتصادية مهولة تجاوزت ستة مليارات من الدولارات، ورفع الحوثيون شعار مساندة ودعم الشعب في الفلسطيني في مواجهة حرب الإبادة الصهيونية التي ترتكب بحقه منذ السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ م، والسؤال الذي تدور حوله هذه الدراسة هو عن مدى مشروعية هذه الهجمات واتفاقها مع القانون الدولي للبحار من عدمه؟ وهو ما سيتم الإجابة عنه في هذا المبحث الذي جاء في مطلبين:

المطلب الأول: مضيق باب المندب: موقعه وأهميته ووضعه القانوني

المطلب الثاني: موقف القانون الدولي من إغلاق الحوثيين مضيق باب المندب
المطلب الأول : مضيق باب المندب: موقعه وأهميته ووضعه القانوني

جاء هذا المطلب في فرعين:

الفرع الأول: موقع مضيق باب المندب وأهميته

الفرع الثاني: الوضع القانوني لمضيق باب المندب

الفرع الأول : موقع مضيق باب المندب وأهميته

أولاً: موقع مضيق باب المندب:

يتكون باب المندب من المياه الإقليمية لثلاث دول هي اليمن على الساحل الشرقي لقارة آسيا، وجيبوتي وإريتريا على الساحل الغربي لقارة أفريقيا، ويفصل مضيق باب المندب البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي، كما يفصل قارتي إفريقيا وآسيا، ويبلغ عرض المضيق نحو 30 كم، وتقسمه جزيرة بريم أو ميون التي تبلغ مساحتها نحو ١٢,٨ كيلو متر مربع، وتوجد في شرق المضيق، إلى ممرين، أحدهما شرقي ويعرف باسم "باب إسكندر" وعرضه ٣,٨ كيلومتر، والآخر غربي يسمى ممر ميون وهو الأكثر اتساعاً وأهمية، إذ يبلغ اتساعه ٢١,١ كيلومتراً، لهذا تسيطر هذه الجزيرة على الملاحة داخل المضيق، كونها المحكمة في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وبالإضافة إلى جزيرة بريم

أو ميون توجد جزر سيبا والمتفرعة إلى ستة جزر بالقرب من الساحل الغربي.^(١) وتشرف اريتريا على الجانب الشمالي الغربي للمضيق وجيبوتي من الجانب الجنوبي، كما تتحكم به اليمن شمالاً وجنوباً من الجانب الغربي. مما أعطاها وضعاً أكثر تميزاً عن غيرها من الدول المشاطئة، وهو بهذا يعد النقطة الواصلة بين القارتين آسيا وأفريقيا من جنوب البحر الأحمر، ويبلغ الطول الإجمالي للمضيق ٥٠ ميلاً بحرياً، ويوجد بالقرب من المضيق جزيرتا قمران وسوقطرى واللذان تعدان من أكبر الجزر العربية في خليج عدن، بالإضافة إلى جزيرتي حنيش الكبرى والصغرى وجزيرة زقرا التي تعتبر أكبر هذه الجزر مساحة وارتفاعاً، ومن خلالها يتم رصد التحركات البحرية في البحر الأحمر.^(٢)

ثانياً: أهمية مضيق باب المندب:

يعتبر مضيق باب المندب من أهم المضائق البحرية في عصرنا الحالي، لكنّه دون شكّ كان أهمها تاريخياً لدوره الذي كان وما يزال مستمراً في ربط شرق العالم بغربه، ويكتسب مضيق باب المندب أهميته من موقعه الجغرافي الذي يتبوأه بين الخليج العربي بثروته النفطية، والبحر الأحمر الذي يُعد أكبر طريق ملاحي تجوبه السفن الضخمة الناقلة للبترول في أوروبا وأمريكا، كما أن ٨٠ % من النفط العربي المصدر إلى الخارج ينساب عبره، كما يعتبر واحداً من أهم المحاور الاستراتيجية التي يدور حولها الصراع في الشرق الأوسط.^(٣)

كما يعد مضيق باب المندب من نقاط الاختناق البحرية الاستراتيجية في العالم الرابط

(١) انظر كلاً من:

J. Ashley Roach & Robert W. Smith: International Straits .International Law Studies. Excessive Maritime Claims .Volume 66. P. P 183.

وحبيب عبدالله محمد الرميّة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب. مرجع سابق. ص ١٥٩. و د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. مرجع سابق. ص ١٢١.

(٢) انظر د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. مرجع سابق. ص ١٢١-١٢٢.

(٣) انظر: أمين محمد قائد اليوسفي: النظام القانوني للمضائق العربية. ط ١، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ص ٢٠٢.

بين قارة آسيا وأفريقيا وأوروبا والمشكل لحلقة وصل بين البحار الشرقية والبحار الغربية، باعتباره الطريق المختصر للتجارة العالمية عبر منطقة رأس الرجاء الصالح التي تحتاج إلى قطع ٢١ ألف كيلو متر في حين تختصر عبر مضيق باب المندب إلى ١٢ ألف كيلو متر. (١) ويعتبر مضيق باب المندب من المضائق الدولية ذات الأهمية الجيوسياسية لمساهمة في تأمين إمدادات الطاقة والربط بين الدول المستوردة والمصدرة إذ وصلت نسبة التعاملات النفطية عبره إلى أكثر من ٣٠ في المائة من تجارة النفط العالمي. وقد زادت أهميته الاقتصادية والاستراتيجية بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩، وظهور أكبر مخزون للبترول في شبه الجزيرة العربية، حيث ساعدت القناة على سهولة الاتصال بالعالم واختصار المسافة والجهد والمال ليصبح بعد ذلك نقطة جذب استراتيجية. (٢) كما يتمتع هذا المضيق بأهمية استراتيجية واقتصادية وعسكرية، جعلته ساحة للصراعات الإقليمية والدولية، إذ يحتل مضيق باب المندب المركز الثالث عالميًا من حيث حجم تجارة الطاقة التي تمر عبره، بعد مضيقي ملقا وهرمز، إذ تمر منه معظم صادرات النفط الخام والغاز المسال من الخليج العربي، التي تعبر قناة السويس أو خط أنابيب سوميد إلى أوروبا وأمريكا الشمالية. وقد عملت القوى المتنافسة على تعزيز نفوذها فيه بإنشاء قواعد عسكرية بالجُزر والدول المشاطئة، واستغلال التحكم بالمضيق وإغلاقه في وجه الخصوم عند الحاجة، فأصبح ورقة رابحة في الحروب والنزاعات. (٣)

الفرع الثاني : الوضع القانوني لمضيق باب المندب

طبقاً للقواعد العامة في قانون البحار نجد أن مضيق باب المندب بأكمله يعتبر مياهاً إقليمية لكل من اليمن وجيبوتي وأريتريا، وبالتالي خضوع مضيق باب المندب لنظام المرور البريء.

حيث تضمنت المادة ٤٥ فقره ١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن

(١) د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. مرجع سابق. ص ١٢١.
(٢) د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. مرجع سابق. ص ١٢٥.
(٣) انظر: حبيب عبدالله محمد الرميمة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار 1982م. مرجع سابق. ص ١٥٩ - ١٦٠.

نظام المرور البري يطبق في حالتين: الحالة الأولى: إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة، وكان موجوداً في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار يكون ملائماً بقدر مماثل للمضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية. وهو ما نصت عليه المادة ١/٣٨ باعتبار هذه الحالة يطبق عليها حق المرور البري استثناء من حق المرور العابر الذي لا يوقف.

الحالة الثانية: عندما يكون المضيق مستخدماً للملاحة الدولية ويصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. ولهذا فإن مضيق باب المندب لا تنطبق عليه الأحكام التي قررتها الاتفاقية الخاصة بحق المرور العابر الذي لا يعاقب، وإنما تنطبق عليه أحكام المرور البري، لأنه يقع ضمن البحر الإقليمي لليمن، كونه مشكلاً بجزيرة ميون، كما أن اليمن قد حددت بحرهما الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً مقاساً هنا من خط الأساس لجزيرة ميون الواقعة في منتصف المضيق، وفي نظام المضايق يعد المضيق الذي لا يزيد عرضه عن اثني عشر ميلاً بحرياً مضيقاً إقليمياً بلا خلاف،

وهو ما يعطي ميزة إضافية لليمن بالتحكم بهذا المضيق وبما تمليه قواعد المرور البري وتجعله خاضعاً لها، وهذا بخلاف الحال في الكثير من المضايق الدولية التي ينطبق عليها نظام المرور العابر الذي لا يعاقب.

والحقيقة أن القانون الدولي يعطي السلطة الشرعية في اليمن الحق في السيطرة على المضيق والمنطقة الاقتصادية الخالصة في محيطه لكونهما يدخلان ضمن المياه الإقليمية لليمن، كما تمتلك اليمن أكبر جرف قاري في المنطقة، إلا أن اليمن لا يحق لها في الظروف العادية أن توقف مرور السفن في أعالي البحار، ولا يحق لها وقف المرور البري في مياهها الإقليمية، كذلك لا يمكن لليمن إغلاق مضيق باب المندب بشكل تام، مراعاة للحق الأصلي وهو حق المرور البري، طالما احتفظت تلك السفن بالشروط التي يخولها هذا الحق، أما في حالة الإخلال بأحد تلك الشروط أو بعضها المقررة في المادة ١٩

بفقرتها ١ و ٢ ، فإن هذا الإخلال يعطي لليمن الحق في منع المرور فيه. كما أنها تتمتع بحق إغلاق المضيق في حالة الحرب وكان المضيق أحد أبواب دخول العدو إلى أراضيها.^(١) وغني عن البيان أنه ليكون المرور بريئاً في مياه المضيق يجب أن يكون الإبحار سريعاً ومتواصلًا، دون توقف، إلا لسبب مشروع، كالمساهمة في عملية إنقاذ مثلاً أو لإصلاح عطل مفاجئ، أو التزود بالوقود والمؤن، كما يجب أن لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، بالامتناع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وغير ذلك مما يعد إخلال بالضوابط المنصوص عليها في المادة ١٩ من اتفاقية البحار ١٩٨٢م.

نخلص من هذا إلى أن:

- ١- مضيق باب المندب يخضع لنظام المرور البريء كونه جزء من المياه الإقليمية لليمن.
 - ٢- حق السفن الأجنبية في المرور البريء عبر المضيق لا يجوز إيقافه بحسب الأصل.
 - ٣- إذا حدث أي انتهاك للمادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢م، من جانب السفن العابرة للمضيق فهنا يكون المرور غير بريء وبالتالي يمكن إيقافه.
 - ٤- كذلك يمكن إيقاف المرور في المضيق في حالة الحرب وكان المضيق أحد أبواب دخول العدو إلى أراضي إحدى الدول الثلاث المطلة على المضيق.
- المطلب الثاني : موقف القانون الدولي
من إغلاق الحوشرين لمضيق باب المندب**

جاء هذا المطلب في ثلاثة فروع:

الفرع الأول: التعريف بالحوشرين وبداية الأحداث

الفرع الثاني: الآثار الناجمة عن هجمات الحوشرين في المضيق وموقف المؤسسات الدولية منها

الفرع الثالث: حجج الحوشرين لإغلاق المضيق والرد عليها طبقاً للقواعد العامة في قانون البحار

(١) د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجًا. مرجع سابق.

الفرع الأول : التعريف بالحوثيين وبداية الأحداث

أولاً: من هم الحوثيون وكيف نشأوا:

جماعة الحوثيين: جماعة دينية وسياسية شيعية مسلحة مدعومة من إيران، تقاتل الحكومة اليمنية منذ عام ٢٠٠٤، ظهرت لأول مرة في الثمانينيات تحت اسم "حركة الشباب المؤمن"، وأعلنت عن نفسها بشكل رسمي عام ١٩٩٢. وتحمل الجماعة اسم بدر الدين الحوثي: أحد أبرز المراجع الفقهية الزيدية في اليمن، والزعيم الديني للجماعة، ووالد كل من حسين الحوثي: المؤسس الفعلي للجماعة، والذي قتله الجيش اليمني عام ٢٠٠٤، وعبد الملك الحوثي: زعيم الحوثيين الحالي. ويطلق الحوثيون على أنفسهم تسمية أنصار الله، وقد اتخذوا هذه التسمية بعد قيام "ثورة الشباب اليمنية" عام ٢٠١١، والتي أعلنوا تأييدهم لها. قبل ذلك، كانوا يشيرون إلى أنفسهم بـ "أنصار الحق"، و"الحسينيون"، و"المجاهدين"، و"جند الله".^(١)

ويعد الحوثيون أكبر ميليشيا مسلحة في اليمن والجزيرة العربية كلها، ويقدر عدد أفرادها بحوالي نصف المليون ما بين مقاتلين ومدنيين، ويقع معقلها الرئيس في صعدة شمال اليمن على الحدود مع المملكة العربية السعودية، ويعتنقون المذهب الزيدي. والزيدية هي فرع من الإسلام الشيعي يختلف عن الشيعة الاثني عشرية في إيران والعراق ولبنان؛ لكن جماعة الحوثي في الحقيقة حركة تمرد باطنية تأسست في صعدة شمال اليمن. وانشقت عن المذهب الزيدي. وتسير على نمط (حزب الله) في لبنان دينياً وسياسياً. وتشير بعض المصادر إلى تقدير نسبة الزيدية بـ ٤٥% من سكان الجزء الشمالي من اليمن، ويتركزون في المحافظات الشمالية، أما اليمن الجنوبي فأهله من السنة الشافعية.^(٢)

(١) للمزيد عن نشأة الحوثيين وعقيدتهم وقيادتهم: انظر: عبد الرحمن الحسني الشدوي. الحوثيون: أصولهم ونشأتهم وعقائدهم.. الناشر: مركز العصر للدراسات الاستراتيجية والمستقبلية. ط ٢٠١٥ م. ص ١٥ وما بعدها.

(٢) انظر: محمد القاضي. الحوثيون من الداخل.. ما لا تعرفه عنهم. مقال منشور على موقع الجزيرة نت <https://www.ajnet.me/opinions/2024/2/5>.

في يونيو/ حزيران ٢٠٠٤، بدأ الرئيس آنذاك علي عبد الله صالح حملة عسكرية لقمع المتمردين الحوثيين في محافظة صعدة: المركز الرئيس للجماعة. وقتلت القوات اليمنية زعيمهم حسين الحوثي في سبتمبر/ أيلول من ذلك العام، ما أدى إلى تصعيد الصراع، حيث خاض الحوثيون ما بين ٢٠٠٤ و ٢٠١٠ سلسلة من الحروب المتقطعة ضد قوات صالح، وخلال الربيع العربي في عام ٢٠١١، بدأت احتجاجات حاشدة ضد الحكومة اليمنية، فكانت فرصة ثمينة للحوثيين فلعبوا بمكر على تناقضات القوى اليمنية المتحالفة والمتصارعة على حد سواء، أبدوا تعاطفهم مع الحراك الجنوبي ونصبوا خيامهم في ساحات التغيير مع شباب الثورة، وفي الوقت نفسه تواصلهم لم ينقطع مع الرئيس المأزوم جراء الاحتجاجات المتصاعدة ضده، ومكنتهم تلك الاحتجاجات من الانقلاب على المسار السياسي، وقد حقق الحوثيون مكاسب كبيرة في الفترة ٢٠١٤ . ٢٠١٥، حيث استولوا على العاصمة اليمنية صنعاء في سبتمبر/ أيلول ٢٠١٤، وفي يناير/ كانون الثاني ٢٠١٥، أطاحوا بحكومة الرئيس اليمني الجديد عبد ربه منصور هادي، المعترف بها دوليًا، مما أدى إلى اندلاع حرب أهلية واسعة. واليوم، يسيطر الحوثيون على مناطق واسعة من شمال وشمال غرب اليمن. وهنا قررت السعودية التدخل، فشككت تحالف عاصفة الحزم مع الإمارات العربية المتحدة ودول عربية أخرى، وكان الغرض من التحالف هو منع المتمردين الحوثيين من التوسع جنوباً، الأمر الذي كان من شأنه أن يضع قوة وكيلة لإيران على الحدود الجنوبية للمملكة العربية السعودية.^(١)

ثانياً: بداية الأحداث:

انضم الحوثيون إلى الصراع مع إسرائيل بعد عملية طوفان الأقصى التي قامت بها فصائل المقاومة الفلسطينية ضد قوات الاحتلال الإسرائيلية في السابع من أكتوبر ٢٠٢٣م، والتي لم تنتهي الحرب التي نتجت عنها حتى الآن، وذلك عندما أعلنوا في ٣١

(١) انظر: أنصار الله الحوثيون. المركز العربي لدراسات التطرف. بحث منشور على الموقع:

في ٢٠٢٥/٧/١٩م. <https://thearabcenter.org/>

أكتوبر تشرين الأول أنهم أطلقوا طائرات مسيرة وصواريخ على إسرائيل وتعهّدوا بمواصلة الهجمات "حتى يتوقف العدوان الإسرائيلي". وردّاً على الجرائم الإسرائيلية ضد الشعب الفلسطيني، أعلن الحوثيون بتاريخ ١٥ / ١١ / ٢٠٢٣ م إغلاق مضيق باب المندب في وجه السفن الإسرائيلية، وقال الحوثيون في التاسع من ديسمبر كانون الأول ٢٠٢٣ م إنهم سيستهدفون جميع السفن المتجهة إلى إسرائيل بغض النظر عن جنسيتها، وحذروا جميع شركات الشحن الدولية من التعامل مع الموانئ الإسرائيلية.^(١)

وقد تسبب تصعيد الحوثيين لهجماتهم على السفن التجارية والحربية في البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، في تعطيل حركة النقل البحري الدولي في هذه المنطقة الجيوسياسية الرئيسية، وأسفر تحويل الجماعة وجهة أعمالها إلى البحر عن زيادة نفوذها في المنطقة بشكل غير مسبوق، وعلى الرغم من ادعاء الحوثيين أنهم سيستهدفون السفن المرتبطة بإسرائيل، فقد كشفت التحقيقات التي أجراها فريق الخبراء المعني باليمن والمكلف من قبل مجلس الأمن الدولي، أن الحوثيين يستهدفون بشكل عشوائي السفن المبحرة في خليج عدن والبحر الأحمر.^(٢)

والحقيقة أن الحوثيين استهدفوا السفن الأمريكية والبريطانية والسفن المرتبطة بإسرائيل، وتعدى الأمر إلى استهداف السفن المشكوك في دخولها أو خروجها من وإلى الموانئ الإسرائيلية في خليج العقبة والبحر المتوسط، فأدى ذلك إلى إصابة العديد من السفن غير المرتبطة بإسرائيل عن طريق الخطأ منها سفينة روسية ظن الحوثيون أنها بريطانية، وفي أكثر من ٤٩ هجوماً تم استهداف سفن لا علاقة لها بالصراع وأطرافه من الأساس، مما ترتب عليه عملياً إغلاق شبه كامل لمضيق باب المندب، حيث قامت شركات الشحن بتغيير وجهة سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح رغم التكلفة الزائدة كونه أكثر

(١) نظرة فاحصة.. من هم الحوثيون في اليمن ولماذا يهاجمون سفن البحر الأحمر؟ منشور على موقع :

<https://yemenfreedom.net/view/10996٢٠٢٣/١٢/١٩> .

(٢) انظر: التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني باليمن المنشأ عملاً بقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٤٠ لسنة

٢٠١٤ م. ص 15. من الوثيقة S/2024/731

أمنًا.^(١)

وفي نوفمبر ٢٠٢٣، نفذ الحوثيون واحدة من أبرز عملياتهم، حين استولوا على السفينة التجارية لنقل السيارات Galaxy Leader المملوكة لشركة "راي شيبينغ ليميتد" المملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي "أبراهام رامي أونغار. ومقرها إسرائيل، ، واقتادوها مع طاقمها إلى ميناء الحديد. وكان على متن السفينة ٢٥ بحارا تم احتجازهم لفترة ، جميعهم من جنسيات غير إسرائيلية. تلتها سلسلة هجمات استهدفت سفنًا مثل True Confidence، التي أدى الهجوم عليها في مارس ٢٠٢٤ إلى مقتل عدد من البحارة، وكذلك السفينة Rubymar التي تضررت وغرقت لاحقًا.^(٢)

ولم تقتصر الهجمات على السفن التجارية، بل شملت أيضًا محاولات لاستهداف سفن حربية أمريكية وبريطانية كانت تقوم بحماية الملاحة في المنطقة. وردّت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وإسرائيل بضربات جوية متكررة على مواقع حوثية في صنعاء وصعدة والحديدة، في محاولة لإضعاف قدرات الجماعة.^(٣)

توقفت هجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر عند دخول وقف إطلاق النار بين إسرائيل وحماس حيز التنفيذ في يناير. لكن في ١٢ مارس، أعلن الحوثيون نيتهم استئناف استهداف السفن الإسرائيلية، مستشهدين باستمرار الحصار المفروض على المساعدات الغذائية إلى غزة.

وفي أوائل يوليو ٢٠٢٥، وبعد سبعة أشهر من التوقف النسبي، استأنف الحوثيون حملتهم ضد السفن التجارية. في ٦ يوليو، شنت أولى الهجمات على السفينة اليونانية –

(١) انظر: مصطفى عبد اللاه: هجمات الحوثي على الملاحة البحرية: ضربات كثيرة وتأثيرات متباينة. المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية. الموقع على الانترنت. <https://ecss.com.eg/>

(٢) انظر: التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني باليمن المنشأ عملاً بقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٤٠ لسنة ٢٠١٤م. ص ١٧. من الوثيقة S/2024/731. وراجع متعقب الحوادث البحرية لمعهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى على شبكة الانترنت. <https://storymaps.arcgis.com>

(٣) انظر: التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني باليمن المنشأ عملاً بقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٤٠ لسنة ٢٠١٤م. ص ٤٦. من الوثيقة S/2024/731.

الليبيرية Magic Seas بصواريخ، طائرات مسيّرة، زوارق هجومية، وقنابل يدوية، مما أدى إلى احتراقها وتعرضها للغرق. تم إجلاء جميع بحّارتها من قبل فرق الإنقاذ الإماراتية. بعدها بيوم، في ٧-٨ جويلية، هاجم الحوثيون السفينة الأخرى Eternity C ، مستخدمين زوارق مسلحة، صواريخ كروز وبالستية، طائرات مسيرة، وقنابل يدوية. أسفر الهجوم عن مقتل ما لا يقل عن أربعة بحّارة، وإصابة آخرين، وفقدان واحتجاز عشرات آخرين كرهائن^(١).

ردّت القوّات الغربية الأمريكية والمملكة المتحدة بضربات جوية على مواقع الحوثيين الساحلية، كما شنت إسرائيل ضربات جوية مركّزة على مرافئ ميناء الحديد ومواقع تخزين أسلحة، بما في ذلك السفينة الصناعية "Galaxy Leader" التي تم الاستيلاء عليها سابقًا وتم استخدامها لأغراض رصد البحر.

سعت بعض القوى الكبرى إلى تعزيز الوجود الأمني في البحر الأحمر من خلال الانخراط مع دول أخرى في تحالفات ومهمات أمنية، مثل تحالف حارس الازدهار والذي أعلن عن تدشينه يوم ١٩ ديسمبر بقيادة الولايات المتحدة وبالتعاون مع أكثر من ٢٠ دولة، ومهمة اسيديس التي أطلقها الاتحاد الأوروبي ١٩ فبراير ٢٠٢٤ بتعاون مجموعة من أكبر دول الاتحاد، فيما فضلت قوى أخرى أن تعمل منفردة وبدون الدخول في تحالفات مثل الصين والهند، مع الإبقاء على مبدأ حماية وعون جميع السفن التجارية دون تمييز. نجحت القوى العسكرية البحرية في التصدي لسبع وستين هجمة أطلقها الحوثيون باتجاه السفن التجارية، وأيضًا باتجاه أهداف لم يتسن تحديدها بدقة سواء كانت سفنًا تجارية أو باتجاه العمق الإسرائيلي، فضلًا عن الدفاع عن نفسها، حيث وجه الحوثي بعضًا من هجماته ضد السفن العسكرية الدولية الموجودة بباب المندب، ويمكن الإشارة في هذا الصدد إلى دور القوات الأمريكية في تحمل الجانب الأكبر من عبء عمليات المواجهة، حيث تصدت وحداتها البحرية منفردة لستة وخمسين هجومًا، فيما

(١) حرب الحوثيين البحرية.. المكاسب والخسائر وتداعياتها على إسرائيل وغزة. تقرير معمق.

لم تتصد بقية القطع المنتمية لدول أخرى مثل فرنسا وإيطاليا والمملكة المتحدة سوى لأحد عشر هجوماً.^(١)

ويمكن تقسيم الحملة البحرية للحوثيين إلى أربع مراحل:

- المرحلة الأولى: ركزت الهجمات على الصواريخ التي أطلقت باتجاه إسرائيل بدءاً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٣ مع حرب غزة، وعلى السفن المرتبطة بإسرائيل في البحر الأحمر بدءاً من تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٣.
 - المرحلة الثانية: توسعت الهجمات في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٣ لتشمل جميع السفن المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية. كما أصبحت السفن ذات الروابط المباشرة أو غير المباشرة بإسرائيل أهدافاً، وكذلك السفن التي زارت الموانئ الإسرائيلية في الماضي.
 - المرحلة الثالثة: توسعت الهجمات في كانون الثاني/يناير ٢٠٢٤ لتشمل السفن المرتبطة بالولايات المتحدة وبريطانيا العظمى.
 - المرحلة الرابعة: توسعت الهجمات في أيار/مايو ٢٠٢٤ لتشمل السفن التي يمتلك مالكوها/مشغلوها سفناً تزور الموانئ الإسرائيلية.
- وفي كل مرحلة، تمكنت الجماعة من إجبار المزيد والمزيد من السفن على تجنب جنوب البحر الأحمر. وفي المرحلة الرابعة، ومنذ أواخر نيسان/أبريل ٢٠٢٤ على الأقل، كانت شركات الشحن الإضافية التي تتاجر مع الموانئ الإسرائيلية تتجنب الإبحار عبر باب المندب.^(٢)
- والمحصلة أنه منذ نوفمبر ٢٠٢٣، نفذ الحوثيون أكثر من ١٣٠ هجوماً على سفن عسكرية وتجارية في البحر الأحمر، وفقاً لبيانات منظمة Armed Conflict Location and Event Data.

(١) مصطفى عبد اللاد: هجمات الحوثي على الملاحة البحرية: ضربات كثيرة وتأثيرات متباينة. المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية. الموقع على الانترنت. <https://ecss.com.eg/>

(٢) انظر: نعوم ريدان وفريزين نديجي: هجمات الحوثيين على السفن: الأنماط والتوقعات لعام ٢٠٢٥ م. بحث منشور على موقع معهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى في 16 كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٤ م. <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy>.

الفرع الثاني : الآثار الناجمة عن هجمات الحوثيين في المضيق وموقف المؤسسات الدولية منها

أولاً: الآثار الناجمة عن هجمات الحوثيين في المضيق:

يذكر أن نحو ١٠% من تجارة النفط، و٨% من تجارة الغاز المسال تمر عبر قناة السويس، بينها نحو ثلثي النفط الخام القادم من منطقة الخليج، وفق بيانات وكالة "بلومبيرغ" الأميركية. كما يمر نحو ٣٠% من حاويات الشحن في العالم يومياً عبر قناة السويس -البالغ طولها ١٩٣ كيلومتراً- ونحو ١٢% من إجمالي التجارة العالمية من جميع السلع. وهو ما يمثل أهمية بالغة للتجارة العالمية.^(١)

وقد تسببت الهجمات التي شنتها جماعة الحوثي على السفن في مضيق باب المندب في اضطراب كبير بحركة التجارة العالمية، حيث اضطرت شركات شحن عملاقة مثل Maersk وHapag-Lloyd إلى تغيير مساراتها وتجنب المرور من البحر الأحمر، ما زاد وقت الرحلة بنسبة تصل إلى ٢٥% ورفع تكاليف النقل. وتأخير وصول البضائع حول العالم. كما أغلقت العديد من خطوط الملاحة الرئيسية مؤقتاً، وارتفعت قيم التأمين البحري إلى نحو ١% من قيمة البضائع، مقارنةً بـ ٠.٣% قبل الهجمات، وهو ما يعادل ١٠ أمثالها منذ بدء الهجمات.^(٢)

وتراجع إبحار سفن الحاويات عبر البحر الأحمر بنسبة ٧٨% في مايو/أيار ٢٠٢٤ مقارنة بالشهر نفسه من العام الفائت، حسبما يظهر تحليل من منصة بروجكت ٤٤ للخدمات اللوجستية. ومع استمرار هجمات الحوثيين على السفن التجارية، تفاقم التحديات. وظهر رفض متصاعد للبحارة المصدومين باستمرار الإبحار عبر البحر الأحمر، حيث قال مصدر مطلع على الأزمة لرويترز إن "البحارة باتوا أقل عدداً وأقل إقبالاً على الإبحار عبر

(١) انظر: كابوس البحر الأحمر.. كيف أدت هجمات الحوثيين إلى نقص أعداد البحارة؟ تحقيق منشور على موقع الجزيرة نت <https://www.ajnet.me/politics/2024/6/19>

(٢) انظر: توترات البحر الأحمر.. هجمات الحوثيين تهدد التجارة العالمية وسط حصار غزة. تحقيق منشور على موقع <https://economyplusme.com/139547> في ١٨ / مارس / ٢٠٢٥ م.

تلك المنطقة، وصار التحدي أكبر الآن."

ولا تزال حركة المرور في مضيق باب المندب منخفضة بنسبة تزيد عن ٥٠ في المائة على أساس سنوي. وقد خلقت أزمة البحر الأحمر تحديات للموانئ الإقليمية وللممرات الملاحية الرئيسية مثل قناة السويس، حيث انخفض عدد العبور من حوالي ٢,٠٦٨ في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٣ إلى حوالي ٨٧٧ في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٤، وفقاً لبيانات شركة "لويدز ليست إنتليجنس".^(١)

وقال وزير الخارجية المصري "بدر عبد العاطي" في تصريحات له يوم ١٩ نوفمبر/تشرين الماضي إن هجمات الحوثيين كبدت الاقتصاد المصري خسائر تقدر بنحو ٦ مليار دولار، في إشارة منه إلى خسائر العوائد الاقتصادية لقناة السويس المصرية.^(٢) فيما يؤدي تغيير المسار حول أفريقيا إلى تمديد الرحلات إلى أوروبا وأجزاء معينة من الشرق الأوسط، لمدة تتراوح بين ١٠ و ١٤ يوماً ، وزيادة تكاليف التشغيل بنحو مليون دولار أمريكي لكل سفينة. فقد شعرت إسرائيل، التي يلومها الحوثيون على أفعالها، بتأثير مماثل لما حدث في جنوب شرق أوروبا، حيث اضطرت السفن إلى سلوك نفس الطريق حول رأس الرجاء الصالح وعبر البحر الأبيض المتوسط.

وقد أقر الرئيس التنفيذي لميناء إيلات "غدعون غولبر" في تصريحات نشرتها صحيفة معاريف الإسرائيلية وأعاد نشرها موقع "الجزيرة نت" في ٢٤ يوليو/تموز ٢٠٢٤ أن "العمل في الميناء توقف كلياً لعجز السفن عن الوصول" بسبب ضربات الحوثيين. وقال غولبر إن حجم خسائر ميناء إيلات المطل على البحر الأحمر بلغ ٥٠ مليون شيكل (١٤ مليون دولار)، قابلة للزيادة إذا لم تتخذ إسرائيل إجراءات مع حلفائها لوقف الهجمات. حد تعبيره. ولكن عند النظر إلى الأمر بشكل مقارن، فإن التأثير على إسرائيل أقل من تأثيره على مصر والأردن والدول العربية المجاورة الأخرى، مما يطرح السؤال "هل

(١) انظر: نعوم ريدان وفرزين نديمي: هجمات الحوثيين على السفن: مرجع سابق.

(٢) حرب الحوثيين البحرية.. المكاسب والخسائر وتداعياتها على إسرائيل وغزة. تقرير معمق.

هجمات الحوثيين تهدف حقًا إلى استهداف إسرائيل وإسرائيل وحدهما؟^(١)

ثانيًا: موقف الحكومة الشرعية في اليمن من اغلاق الحوثيين للمضيق:

الحقيقة أن السلطة الشرعية في اليمن ممثلة في حكومة الرئيس عبد ربه منصور هادي، منزوعة الإرادة نتيجة للانقلاب العسكري لجماعة الحوثيين على نظام الحكم، وسيطرتها على ميناء الحديدة وتهديدها للملاحة في المضيق والذي يؤثر بدوره على قناة السويس، مما يشكل تهديدًا للعديد من دول المنطقة وعلى رأسها مصر والسعودية، مما يجعل لها الحق في التحرك سياسيًا وأمنيًا وعسكريًا لحماية مصالحها الاستراتيجية نظرًا لوجود خطر محقق يهدد تلك المصالح في سيطرة الحوثيين ومن خلفهم إيران على مضيق باب المندب.^(٢)

وأمام ذلك لم يقف مجلس الأمن مكتوف الأيدي، بل اتخذ القرار رقم ٢٢١٦ في ١٤ أبريل ٢٠١٥م، بشأن اليمن، هذا القرار المكون من ٢٥ مادة يطالب الحوثيين بالقيام بعدد من الخطوات بصورة عاجلة دون قيد أو شرط منها: الكف عن اللجوء للعنف، وسحب قواتهم من جميع المناطق التي سيطروا عليها في وقت سابق، بما في ذلك العاصمة صنعاء، والكف عن أعمال تُعد من الصلاحيات الحصرية للحكومة اليمنية الشرعية، والامتناع عن أية استفزازات أو تهديدات للدول المجاورة، بما في ذلك الاستيلاء على صواريخ أرض / أرض ومخازن أسلحة تقع في مناطق محاذية للحدود أو داخل أراضي دول مجاورة.

وإزاء هذه الهجمات الحوثية المتصاعدة على سفن النقل والتجارة الدولية قبالة السواحل اليمنية منذ ١٩ / نوفمبر / ٢٠٢٣م، فقد شدد رئيس وزراء اليمن في الحكومة الشرعية المعترف بها دوليًا، سالم بن بريك، أن المجتمع الدولي لم يدرك خطر جماعة «الحوثي» إلا بعد بدء استهداف الملاحة الدولية، ووصف «ما يقوم به الحوثي» بأنه «يعتبر أعمال قرصنة»، محذرا في الوقت ذاته من التداعيات البيئية الناجمة عن إغراق

(١) تقرير منشور على موقع جريدة المال على الانترنت <https://almaalnews.com>

(٢) د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجًا. مرجع سابق.

السفن، قائلا: «هناك كارثة بيئية من تسرب بعض النفط وبعض المواد التي كانت تنقل من الأسمدة وغيرها، وكشف عن حجم التأثير على التجارة الدولية، قائلا: «أقسط التأمين تضاعفت منذ الحرب إلى الآن أكثر من ١٦ مرة،». وأضاف أن اليمن تضرر بشكل كبير كدولة مستوردة بنسبة تصل إلى ٩٥%، مشيرا إلى أن الهجمات «أثرت على الإقليم، وعلى سيادة الملاحة في باب المندب، وعلى الموانئ والبحر الأحمر، وقناة السويس»^(١).

ثالثاً: موقف الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي من اغلاق المضيق:

أدان الأمين العام للأمم المتحدة، بشدة، استئناف الحوثيين لهجماتهم على السفن المدنية العابرة للبحر الأحمر، وقال أنطونيو غوتيريش - في بيان منسوب إلى المتحدث باسمه - إن غرق السفينتين "ماجيك سيز" و"إترنيتي سي"، بالإضافة إلى مقتل أربعة من أفراد الطاقم على الأقل وإصابة آخرين، يمثل تصعيدا خطيرا جديدا في هذا الممر المائي الحيوي. ومع ورود تقارير عن فقدان ما لا يقل عن ١٥ من أفراد الطاقم، دعا الأمين العام الحوثيين إلى عدم اتخاذ أي إجراءات تعيق عمليات البحث والإنقاذ الجارية عن الطاقم المفقود. وقال غوتيريش إن هذه الأفعال - إلى جانب كونها هجوما غير مقبول على سلامة وأمن البحارة - فإنها انتهكت أيضا حرية الملاحة، وتسببت في خطر على النقل البحري، وتشكل خطرا جديا بحدوث أضرار بيئية واقتصادية وإنسانية كبيرة لبيئة ساحلية هشة بالفعل.^(٢)

مجلس الأمن الدولي أصدر العديد من القرارات منذ بدأ الحوثيون استهداف السفن المارة في مضيق باب المندب، كان أولها القرار رقم ٢٧٢٢ لسنة ٢٠٢٤م الصادر في ١٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٤م، الذي تضمن النص على ما يلي:

١- تأكيد مجلس الأمن الدولي على إدانة ما شنه الحوثيون من هجمات غير مشروعة، فاق عددها العشرين هجوما على سفن النقل والسفن التجارية منذ ١٩/نوفمبر/٢٠٢٣م بدأ باحتجاز السفينة Galaxy Leader واحتجاز طاقمها .

(١) لقاء مع رئيس وزراء اليمن في الحكومة الشرعية. منشور على موقع بوابة الشروق المصرية:

في ٢٠٢٥/٧/١٨م. <https://www.shorouknews.com/news>

(٢) الأمين العام يدين بشدة هجمات الحوثيين على سفن في البحر الأحمر. خبر صحفي منشور على موقع الأمم المتحدة على شبكة الانترنت. <https://news.un.org/ar/story/> في 11 تموز/يوليه ٢٠٢٥م.

- ٢- طلب من الحوثيين الوقف الفوري لهذه الهجمات التي تؤثر على حركة التجارة العالمية، وطلب الإفراج الفوري عن السفينة Galaxy Leader وطاقمها.
- ٣- كما أكد على وجوب احترام حق السفن التجارية وسفن النقل في الإبحار والملاحة بحرية تامة وفقاً لما تقررته اتفاقية البحار ١٩٨٢م.
- ٤- كما أكد على حق الدول المالكة لهذه السفن في الدفاع عنها بكل الوسائل ضد الهجمات التي تقوض الحقوق والحريات الملاحية.
- ٥- كما أدان تزويد الحوثيين بالأسلحة والعتاد الحربي بالمخالفة لقراره رقم ٢٢١٦ لسنة ٢٠١٥م، الذي يعتبر الحوثيين جماعة يسري عليها حظر توريد الأسلحة.^(١)
- كما أصدر مجلس الأمن القرار رقم ٢٧٣٩ لسنة ٢٠٢٤م الصادر في ٢٧ حزيران/ يونيو ٢٠٢٤م، الذي أدان فيه استمرار هجمات الحوثيين على سفن النقل والسفن التجارية، وكرر فيه مطالبة الحوثيين بالكف عن مهاجمة السفن التجارية وسفن النقل، كما شدد مرة أخرى على ضرورة معالجة النزاعات التي تسهم في التوترات الإقليمية وتؤدي إلى الإخلال بالأمن البحري، وأعاد التأكيد على ضرورة التزام الدول كافة بحظر توريد الأسلحة للحوثيين.^(٢)
- ومؤخراً أصدر مجلس الأمن قراره الثالث بخصوص هذه المشكلة وجاء برقم ٢٧٦٨ لسنة ٢٠٢٥م الصادر في ١٥ كانون الثاني/ يناير ٢٠٢٥م، وقد جاء هذا القرار كسابقه رقم ٢٧٣٩ لسنة ٢٠٢٤م إذ جدد فيه المجلس دعوته للحوثيين بالكف عن مهاجمة السفن وتعطيل الملاحة في مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وشدد مرة أخرى على ضرورة حل النزاعات الإقليمية التي تؤدي إلى التأثير على حركة الملاحة، كما جدد دعوته للدول كافة باحترام حظر توريد الأسلحة للحوثيين في اليمن.^(٣)

(١) راجع الوثيقة S/ RES/2722 (2024)

(٢) راجع الوثيقة S/ RES/2739 (2024)

(٣) راجع الوثيقة S/ RES/2768 (2025)

الفرع الثالث : حجج الحوثيين لإغلاق المضيق والرد عليها طبقاً للقواعد العامة في قانون البحار

أولاً: الحجج القانونية التي يستند لها الحوثيون في إغلاق المضيق:

يجادل الحوثيون بأن هجماتهم المستمرة على السفن التجارية وسفن النقل في مضيق باب المندب وقبالة السواحل اليمنية متفقة مع القانون الدولي، ويستندون في هذا إلى العديد من الحجج وهي:

أولاً: من وجهة نظر الحوثيين فإنه بعد عملية السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ م 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 ١٥ / ١١ / ٢٠٢٣ م 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.^(١) ويصر الحوثيون على لسان الناطق العسكري باسم الجماعة يحيى سريع على أن إيقاف هذه الهجمات رهين بتوقف الحرب التي يشنها جيش الاحتلال الإسرائيلي على غزة، ورفع الحصار.

ثانياً: أن تلك السفن فقدت حقيقة صفة المرور البريء استناداً إلى المادة ١٩ فقرة ١ من الاتفاقية، التي تضمنت أن يجري المرور بما لا يخل بأمن وسلامة ونظام الدولة الساحلية، طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى. ويقول الحوثيون أن اليمن لا زالت تحت عدوان من التحالف العربي المدعوم أمريكياً، حتى في ظل الهدنة القائمة باعتبار أن الهدنة تعتبر من مراحل الحرب لا السلام، وهذا العدوان أعلن أساساً

(١) انظر: حبيب عبدالله محمد الرميمة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب. مرجع سابق. ص ١٧٢.

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.^(١)

ثالثاً: ما ورد في المادة ١٩ بأن 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.

رابعاً: يستند الحوثيون أيضاً كما يقولون إلى مبدأ التدخل الإنساني، باعتبار أن الاستهداف المتعمد للمدنيين، وارتكاب الانتهاكات الصارخة وواسعة النطاق للقانون الإنساني الدولي والقانون الدولي لحقوق الإنسان في حالات النزاع المسلح، يشكلان تهديداً للسلم والأمن الدوليين، مما يدخل في اختصاص مجلس الأمن الدولي، ولأن المجلس لم يتجاوز الفيتو الأمريكي ولم يقم بدوره في وقف هذه الإبادة الجماعية رغم أنه سبق وتدخل لأسباب إنسانية في المنطقة العربية في حالات أبرزها القرار 688 لسنة 1991 الخاص بالعراق، والقرار 794 لسنة 1992 الخاص بالصومال، والقرار 1973 لسنة 2011 الخاص بالتدخل الإنساني في ليبيا. ويرى الحوثيون أن مسؤولية الحماية كفكرة متقدمة للتدخل الإنساني تجعل من واجب كل دول العالم أن تتدخل لحماية الشعوب من الإبادة الجماعية وجرائم الحرب والتطهير العرقي، والجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، ومن هنا تكتسب مشروعية التدخل الإنساني ومسؤولية الحماية بما تقوم به القوات المسلحة اليمنية، وغيرها من جهات الإسناد الأخرى لفصائل المقاومة الفلسطينية لوقف تلك الجرائم.^(٢)

(١) انظر حبيب عبدالله محمد الرميمة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب. مرجع سابق.. ص ١٧٠.

(٢) انظر المرجع السابق. ص ١٧٢.

والحقيقة أن هذه الحجج التي يبرر بها الحوثيون هجماتهم في منطقة مضيق باب المندب يمكن الرد عليها وهو ما تناولته فيما يلي.

ثانياً: الرد على حجج الحوثيين لإغلاق مضيق باب المندب:

١- حرص الحوثي على التصريح بعد كل هجمة بأنه قام باستهداف سفينة إسرائيلية أو سفينة ذات علاقة عمل بإسرائيل، فضلاً عن استهداف سفن مملوكة لدول غربية داعمة لإسرائيل، لكن هناك العديد من التساؤلات حول مدى التزام الحوثيين بادعاءاتهم المتعلقة باستهداف السفن الإسرائيلية والسفن المملوكة لدول غربية داعمة لإسرائيل، حيث أن المعلومات المتوفرة تبين صورة مختلفة حول تلك الادعاءات، حيث لم تستهدف جماعة الحوثي منذ بداية الأزمة وحتى يوليو ٢٠٢٤م سوى سبع سفن مملوكة أو مدارة بشكل غير مباشر من قبل شركات إسرائيلية، فيما تنوعت ملكيات السفن الأخرى المعتدى عليها والمقدر عددها بتسع وأربعين سفينة بين دول أوروبية وآسيوية وحتى من أمريكا اللاتينية، في حين لم يتم إثبات أي تبعية أو علاقة لتلك السفن التسع وأربعين بإسرائيل. وقد شن الحوثيون حتى الآن أكثر من ١٠٠ هجوم على السفن منذ نوفمبر تشرين الثاني ٢٠٢٣، وأغرقوا أربع سفن واستولوا على أخرى وقتلوا ثمانية بحارة على الأقل.^(١)

وفي ٢٣ يوليو/ تموز ٢٠٢٥ نددت منظمة "هيومن رايتس ووتش" بهجمات شنها الحوثيون أسفرت عن غرق سفينتين تجاريتين في البحر الأحمر خلال الشهر ذاته، معتبرة أنها "ترقى إلى جرائم حرب". ولفتت هيومن رايتس ووتش الى أنها "لم تجد أي دليل على أن السفينتين كانتا هدفا عسكريا ولم تكن أي من السفينتين على صلة بإسرائيل ولم تكن متجهة إليها".^(٢)

٢- بعض الخبراء يجادلون بأن دوافع الحوثيين تتجاوز مجرد التماهي الأيديولوجي مع فلسطين، بل تشمل أيضاً تحقيق مكاسب مادية وسياسية لحركتهم. وأن الهجمات

(١) انظر: مصطفى عبد اللاه: هجمات الحوثي على الملاحة البحرية: ضربات كثيرة وتأثيرات متباينة. المركز المصري

للفكر والدراسات الاستراتيجية. الموقع على الانترنت <https://ecss.com.eg>.

(2) <https://www.ajnet.net>.

الحوثية ليست إلا لخدمة أغراض محلية متعلقة بصرف الانتباه عن الأزمة الداخلية واستمرار التوازنات السياسية الداخلية الراهنة، إلى جانب اكتساب شعبية إقليمية من منطلق مساندة الجماعة للقضية الفلسطينية. من خلال ربط هجماتهم البحرية بالقضية الفلسطينية، مما يمكنهم من استغلال مشاعر منتشرة في العالم العربي وكسب التأييد داخليًا وإقليميًا؛ مما يعزز صورتهم الوطنية.^(١)

ويبدو أن جماعة الحوثي حققت أهم مكسب وهو تغيير الصورة النمطية التي كانت مرسومة عنها كميليشيا إجرامية ارتكبت كل الانتهاكات بحق اليمنيين إلى جماعة تدافع عن قضية الأمة المركزية، مكتسبة تعاطفا سياسيا وشعبيا في معظم الدول المتضامنة مع غزة.

ويؤكد بعض الباحثين: أن هناك الكثير من اليمنيين يمكن أن يتناسوا كل جرائم الحوثيين من جرائم اختطاف النساء وجرائم قصف وقنص الاطفال والمدنيين وجرائم التعذيب حتى الموت في المعتقلات والسجون وجرائم زراعة الألغام وتفجير البيوت وجرائم نهب الممتلكات الخاصة وتأميم الممتلكات العامة ومصادرة المرتبات وغيرها من الانتهاكات، وهناك من هو مستعد أن ينسى أو يتناسى كل تلك الجرائم والانتهاكات مادامت الجماعة تناصر غزة.^(٢)

٣- أما على مستوى تأثير عمليات الحوثيين على العدوان الاسرائيلي في غزة، فتظهر العديد من التقارير عدم استفادة غزة من عمليات الحوثيين، وفي مقابل ذلك حققت جماعة الحوثي مكاسب لا حصر لها سياسيا وعسكريا.

حيث يقول تقرير خبراء مجلس الأمن الدولي الصادر أواخر أكتوبر الماضي إن التجنيد الواسع الذي تعمل عليه جماعة الحوثي المصنفة إرهابيا باسم طوفان الأقصى هو

(١) انظر: التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني باليمن المنشأ عملاً بقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٤٠ لسنة

٢٠١٤م. ص ٧. من الوثيقة S/2024/731

(٢) حرب الحوثيين البحرية.. المكاسب والخسائر وتداعياتها على إسرائيل وغزة. تقرير معمق.

<https://ydn.news>

للحرب في اليمن ضد خصومهم. وتحدث التقرير عن استعدادات للحوثيين لخوض حرب جديدة ضد الحكومة اليمنية المعترف بها دولياً بعد تمكنها من حشد آلاف المقاتلين في معسكرات "طوفان الأقصى" ونقلهم إلى خطوط التماس. وقال التقرير إن جماعة الحوثي خرجت لأول مرة عن حالة "شبه الهدنة" وتستعد لشن هجوم واسع ضد الحكومة، وتقوم بنقل عتاد وعناصر إلى الخطوط الأمامية في عدة جبهات بما في ذلك تعزومأرب والحديدة والضالع وشبوة وحجة ولحج.^(١)

وبالتالي فقد حقق الحوثيون مكاسب تتعلق بإعادة احياء حملات التعبئة والتجنيد بعد فترة من النفور المجتمعي، ناهيك عن تصاعد حملات القمع والمحاكمات بذريعة العمالة لأمريكا واسرائيل.

٤- تشير بعض التقارير الصحفية إلى أن الحوثيين يستغلون هجماتهم البحرية هذه لتحقيق مكاسب مادية كبيرة عن طريق تهديد بعض السفن بضررها إذا لم تدفع مبلغاً معيناً، وهذا لو صح فهو بلا شك عمل من أعمال القرصنة البحرية التي يجرمها القانون الدولي بشكل حاسم.

فقد خلصت نتائج أحد التقارير التي نشرتها وكالة "شيبا إنتليجنس" في ٢١ فبراير، ٢٠٢٤ م إلى أن الحوثيين ربما يستغلون الممر البحري لتحقيق مكاسب مالية، ويقال إنهم يبتزون ما يصل إلى ١٨٠ مليون دولار شهرياً من شركات الشحن مقابل المرور الآمن. وأن شركات أوروبية بدأت منذ نحو شهر دفع أموال لجماعة الحوثيين مقابل المرور الآمن لسفنهم في البحر الأحمر. ونقلت الوكالة عن مصدر دبلوماسي غربي، قوله إن الأموال التي تدفعها السفن الأوروبية تذهب إلى حسابات مصرفية خارجية تابعة لشركات يملكها ويديرها المتحدث الرسمي باسم جماعة الحوثي، محمد عبد السلام.^(٢)

(١) انظر: التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني باليمن المنشأ عملاً بقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٤٠ لسنة

٢٠١٤ م. ص ١١-١٢. من الوثيقة S/2024/731

(٢) راجع الحوثيون يحصلون رسوماً مقابل المرور الآمن للسفن الأوروبية منشور على موقع <https://sa24.co/article> . و د: معزز سلامة: التصعيد الحوثي في البحر الأحمر وسيناريوهات المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية. منشور على موقع مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية. في ٢٩/٣/٢٠٢٤ م. <https://acpss.ahram.org.eg/News>

ولم يرد الحوثيون بعد بشكل مباشر على هذه المزاعم، لكن يُعتقد أنهم أصدروا تهديدات للشاحنين، مما يشير إلى أن رفض الدفع قد يؤدي إلى عواقب مع تعرض سفينة واحدة على الأقل تعرضت للتهديد في السابق للهجوم.^(١)

٥- يقول الحوثيون ان السفن فقدت صفة المرور البريء استناداً إلى المادة ١٩ فقرة ١ من الاتفاقية، التي تضمنت أن يجري المرور بما لا يخل بأمن وسلامة ونظام الدولة الساحلية، باعتبار أن عملية عاصفة الحزم التي تجري ضد الحوثيين بزعامة السعودية ورعاية أمريكية، تبرر مهاجمة السفن الغربية.

والحقيقة أن هذا الادعاء غير صحيح لسببين: الأول: أن الحرب الدائرة في اليمن بين الحوثيين والحكومة الشرعية في الجنوب والتدخل العربي تحت مسمى عاصفة الحزم قد مضى عليه أكثر من تسع سنوات ولم يقم الحوثي خلالها بأي هجمات بحرية ضد سفن الدول المشاركة في الحرب ضده والمسألة بدأت فقط بعد عملية طوفان الأقصى في ٢٠٢٣/٧/٣ م.

الثاني: أن معظم السفن التي هاجمها الحوثي كانت سفناً لا علاقة لها بإسرائيل أو أمريكا أو الصراع الدائر في اليمن فكيف يمكن أن يقال ان هذه السفن المدنية المحايدة تهدد أو تخل بنظام المرور والأمن في المضيق حتى يتسنى للحوثي استهدافها على هذا النحو غير المشروع؟

لا شك أن الحوثي يحاول فقط تبرير عمليات القرصنة البحرية التي يمارسها في باب المندب بمثل هكذا ادعاء، ولو انه اقتصر فقط على منع السفن الإسرائيلية والأمريكية من المرور دون مهاجمتها لكان تصرفه مقبولاً واخلاقياً باعتبار أن إسرائيل ليست عدو للفلسطينيين فقط بل هي عدو لجميع الدول العربية والاسلامية، وأن أي جهد قانوني أو عسكري أو سياسي داعم للشعب الفلسطيني هو جهد مشكور فقط عندما لا يتعارض مع القانون الدولي الذي حمي الاعيان المدنية التي لا تستخدم لأغراض عسكرية كما في

(١) ما هو تأثير هجمات الحوثيين في البحر الأحمر؟ المركز الاوربي لدراسات مكافحة الارهاب والاستخبارات. ألمانيا وهولندا ECCI منشور على <https://www.europarabct.com>

حالة السفن التجارية وسفن النقل لاسيما وهي غير تابعة لأي طرف في الحرب.

٦- استند الحوثيون كما يقولون إلى مبدأ التدخل الإنساني، بعدما عجز مجلس الأمن الدولي عن وقف هذه المذبحة التي تجري فصولها ضد الشعب الفلسطيني في غزة والضفة منذ ما يقارب العامين بسبب الفيتو الأمريكي، باعتبار هذا التدخل واجب على كل الدول والشعوب الحرة.

والحقيقة أن هذا الطرح في ظاهره يمثل قمة في الأخلاق والإنسانية، فلا يمكن لأحد أن يجادل في أن العالم كله مسئول عن وقف المجزرة التي ترتكبها إسرائيل ضد الشعب الفلسطيني والتي راح ضحيتها أكثر من ستين ألف شهيد وزهاء مائة وخمسين ألف مصاب، وهذا التدخل الإنساني هو واجب على كل دول العالم وشعوبه ومؤسساته، ولاسيما الدول العربية والإسلامية، وعندما يعجز مجلس الأمن الدولي بسبب الفيتو والموائمات السياسية التي تحكم عمله فيلزم أن تتحرك دول العالم بوسائل أخرى لوقف ما يهدد السلم والأمن الدوليين.

ولكنني أعتقد أن هذه كلمة حق يراد بها باطل، فقد ثبت عملياً أن تدخل الحوثيين في الصراع عن طريق عمليات إطلاق الصواريخ والمسيرات لم يسبب أضراراً تذكر لدولة الاحتلال اذا يجري اسقاط هذه القذائف غالباً قبل دخولها للأراضي المحتلة، كما أن اعدادها أقل من أن تحدث فارقاً في المعركة، يبقى أن نقول أنها تحدث أثر معنوي فقط لدى الشعب العربي والمقاومة الفلسطينية لكن لا يمكن التعويل عليها عسكرياً، وبالتالي يكون الهدف منها هو توظيفها لمصلحة الحوثيين وتبييض سمعتهم على نحو ما ذكرت سابقاً، بغض النظر عن ايلامها للعدو الاسرائيلي من عدمه.

٧- من واجب الدولة الداخلة في الحرب أن تضمن سلامة الملاحة للسفن المحايدة بشتى الوسائل، كما أن من واجب الدولة المشاطئة للمضيق حال الحرب بين باقي الدول أن تحافظ على الحياد في المضيق وأن تبقى الملاحة مفتوحة فيه، ونذكر كمثال وضع سلطنة عمان حال الحرب العراقية الإيرانية، التي أبقت مضيق هرمز من ناحية بحرهما الإقليمي مفتوحاً أمام جميع السفن سواء حربية أم غير حربية. وهذا هو الأصل، حيث

يجب أن يكون المضيق محايداً، وليس مرتعاً للعمليات الحربية بين الدول المتحاربة.^(١) ومن حق الدولة الداخلة في الحرب منع سفن الدول المعادية من المرور في المضيق المطلية عليه، سواء كانت سفن حربية أو سفن تجارية أو غير ذلك، ومن أمثلة ذلك ما حدث خال الحرب الإيرانية العراقية من إغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة العراقية من قبل إيران، وبالتالي فإن إعلان الحوثيين إغلاق المضيق في وجه الملاحة الإسرائيلية والأمريكية والبريطانية نظراً لاشتراك الثلاثة في جريمة العدوان على شعب غزة وارتكاب جرائم الإبادة الجماعية بحق المدنيين، هو إعلان يتفق مع صحيح القانون الدولي، لكن مهاجمة السفن التجارية وسفن النقل المدنية التابعة لهذه الدول هو استهداف لأعيان مدنية وبالتالي فالحجوم عليهما واغراق بعضها وقتل العديد من البحارة واحتجاز البعض الآخر كلها جرائم في نظر القانون الدولي الإنساني الذي يحمي المدنيين والأعيان المدنية وقت النزاع المسلح.

ولكن السؤال هنا هل يحق للدولة المشاطئة للمضيق والتي هي طرف في الحرب أن تغلق المضيق أمام الملاحة الدولية، أي أن تمنع التحليق والملاحة داخل وفوق المضيق أمام سفن جميع الدول، ومهما كانت جنسيتهما، سواء كانت معادية أم لا، ونقصد بذلك الملاحة المحايدة؟. خال فترة عقد مؤتمر لاهاي عام 1907 م اقترحت الدول منع إغلاق المضائق أثناء الحرب، كما اقترحت أن يتم إعلان عدم جواز وضع الألغام في المضائق، إلا أن الاقتراحين تم رفضهما ولم يتم ذكر أي شيء عن الألغام البحرية في المؤتمر، وخلال الحرب العالمية الثانية تم إغلاق عدد من المضائق الدولية أمام الملاحة ولكن بشكل جزئي، مما جعل من الصعب إيجاد عرف دولي ينظم وضع المضائق خلال الحرب، ولكن مع إقامة قضية كورفو أمام محكمة العدل الدولية أشارت المحكمة إلى أن من حق الدولة المشاطئة أن تنظم مرور السفن الحربية ولكن بشكل لا يعيق الملاحة الدولية لباقي السفن والدول.^(٢)

(١) المادة 15 من دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، ١٩٩٤.

(٢) عامر ماجد العجيجي. رنا عبود. نظام المرور العابر في المضائق الدولية. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

المجلد ١٦ العدد 1. يونيو ٢٠١٩م. ص ٧٩.

يبقى أن نقول أنه حتى الهجمات البحرية التي قام بها الحوثيون في باب المندب خرجت عن إطار المشروعية القانونية بسبب استهداف السفن المدنية التابعة لدول محايدة وأحياناً صديقة كروسيا، صحيح أن هذه الهجمات أصابت ميناء إيلات الإسرائيلي بالشلل التام وحقت خسائر بملايين الدولارات لدولة الاحتلال لكنها أصابت دولاً كمصر بخسائر تفوق ما أصاب إسرائيل بعشرات الأضعاف على نحو ما سبق وبينته، وحتى الشعب اليمني نفسه تضرر بشدة بسبب هذه الهجمات وما ترتب عليها من عمليات قصف انتقامية قامت بها إسرائيل وأمريكا وبريطانيا.

الغاية

أخيراً يمكن أن نقول وبلا شك أن عمليات الحوثيين البحرية هي جزء من مشروعها الطائفي في اليمن وامتداد للنفوذ الإيراني في منطقة باب المندب، وان المستهدف الأساسي بها هو الداخل اليمني، مهما رفع الحوثيون من شعارات المقاومة للعدو الاسرائيلي، لكن النتائج على الأرض وتصرفات الحوثيين تكذب هذا الادعاء، وتنطق بالحقيقة الدامغة، وهي أن المشروع الإيراني يستغل التعاطف العربي والاسلامي مع مظلومية الشعب الفلسطيني لتحقيق أغراضه في مد نفوذه في المنطقة، دون أن يقدم دعماً حقيقياً وحاسماً للقضية الفلسطينية التي طالما تشدق بتبنيها. كما أن هذه الهجمات البحرية على السفن المدنية تمت بطريقة عشوائية تخالف القواعد العامة في القانون الدولي الانساني والقانون الدولي للبحار، ولو أن الحوثيين لم يهاجموا سفن الدول المحايدة، واكتفوا فقط بمنع السفن التابعة لإسرائيل وأمريكا وبريطانيا دون اغراقها وقتل واحتجاز بحارتها لكن سلوكها متسقاً مع القانون الدولي الذي يجيز للدولة المشاطئة للمضيق اغلاقه في وجه السفن المعادية عسكرية او مدنية، لكنها لم تفعل ذلك، هذا كله اذا تناسينا ان الحوثيين مجرد ميليشيا طائفية سيطرت على أجزاء من اليمن بانقلاب عسكري مدعوم من ايران، وليست هي الحكومة اليمنية المعترف بها دولياً في الجنوب.

التوصيات :

- ١- اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م تحتاج إلى تعديل لتوضيح مدى حق المليشيات غير المعترف بها دولياً في اغلاق المضيق في وجه السفن المعادية لها من عدمه.
 - ٢- مصر التي تضررت من تصرفات الحوثيين في منطقة باب المندب عليها اتخاذ إجراءات حاسمة لضمان أمن الملاحة في البحر الأحمر ومطالبة الحوثيين بالتعويض عن خسائر قناة السويس التي تسببوا بها.
 - ٣- على الدول العربية توعية الشعوب العربية بخطورة المشروع الإيراني الطائفي في منطقتنا والذي لا يقل خطورة عن المشروع الصهيوني، فكلاهما يستهدف أمن ومقدرات الشعوب العربية في المنطقة، مهما رفع الأول شعارات المقاومة والممانعة كذباً وزوراً.
- والله من وراء القصد ...

المراجع

أولاً : الكتب :

- ١- د. أحمد أبو الوفا : القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢م.
- ٢- أمين محمد قائد اليوسفي: النظام القانوني للمضائق العربية. ط١، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت.
- ٣- د. جعفر عبد السلام: مبادئ القانون الدولي العام. جامعة الأزهر. ط الخامسة ١٩٩٦م.
- ٤- د. صلاح الدين عامر: مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. ١٩٧٨
- ٥- عبد الرحمن الحسني الشدوي. الحوَّثيون: أصولهم ونشأتهم وعقائدهم.. الناشر: مركز العصر للدراسات الاستراتيجية والمستقبلية. ط ٢٠١٥م.
- ٦- د. عصام العطية. القانون الدولي العام. جامعة بغداد ١٩٩٢م.
- ٧- د. علي صادق ابو هيف. القانون الدولي العام. الطبعة الثانية عشر. منشأة المعارف . الاسكندرية ١٩٧٥
- ٨- د. محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار. ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن ٢٠١١
- ٩- د. محمد حافظ غانم محاضرات عن النظام القانوني للبحار. جامعة الدول العربية. القاهرة ١٩٦١
- ١٠- محمد طلعت الغنيمي: الوجيز في قانون السلام. منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٦
- ١١- محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. منشأة المعارف . الإسكندرية. ١٩٧٥م
- ١٢- د. مفيد محمود شهاب: القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. القاهرة. ١٩٩٦م.

ثانياً : الرسائل العلمية

- ١- لعمامري عصاد: الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م، رسالة لنيل شهادة. الدكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٤.
- ٢- د. منى بوزراع: المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية. دراسة حالة مضيق ملقا. رسالة دكتوراه. كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة ٨ مايو ١٩٤٥. قالمة. الجزائر. ٢٠٢٤م.

ثالثاً : المقالات والأبحاث

- ١- د. أيمن سلامة: قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجاً. مركز أبحاث الخليج. مجلة آراء حول الخليج. العدد ١٢٧. فبراير ٢٠١٨م.
- ٢- د حبيب عبدالله محمد الرميمة. الوضع القانوني لمضيق باب المندب طبقاً للاتفاقية الدولية للبحار ١٩٨٢ م ومدى حق اليمن بمنع السفن الأجنبية من المرور فيه. مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية. مجلد ٣. عدد ٢. ٢٠٢٤م.
- ٣- د عامر ماجد العجمي. رنا عبود. نظام المرور العابر في المضائق الدولية. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية/المجلد ١٦/العدد ١. يونيو ٢٠١٩م.
- ٤- د. وسام الدين العلكة. النظام القانوني للمضيق الدولي. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية المجلد ٢٧ العدد الرابع ٢٠١١.

رابعاً : المراجع الأجنبية غير المترجمة

- 1.Donat Pharand, International Straits Thesaurus Acroasium, Vol III, The Law of the sea Thessaloniki, 1977.
- 2.J. Ashley Roach & Robert W. Smith: International Straits .International Law Studies. Excessive Maritime Claims .Volume 66.
- 3.Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64

خامساً : الوثائق

- 1.S/2024/731
- 2.S/ RES/2722 (2024)
- 3.S/ RES/2739 (2024)
- 4.S/ RES/2768 (2025)

سادساً : مواقع الانترنت

- 1.<https://thearabcenter.org>
- 2.<https://yemenfreedom.net/view/10996>
- 3.<https://ecss.com.eg/>
- 4.<https://storymaps.arcgis.com>.
- 5.<https://ydn.news>
- 6.<https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy>.
- 7.<https://www.ajnet.me/politics>
- 8.<https://economyplusme.com>
9. <https://almaalnews.com>
- 10.<https://www.shorouknews.com/news>
- 11.<https://news.un.org/ar/story>
- 12.<https://sa24.co/article>
- 13.<https://acpss.ahram.org.eg/News>
- 14.<https://www.europarabct.com>

References

First: Books

- 1- d. 'ahmad 'abu alwfa : alqanun alduwaliu lilbihar ealaa daw' 'ahkam almahakim alduwliat walwataniat wasuluk alduwal waitifaqiat 1982m.
- 2- 'amin mohamed qayid alyusfi: alnizam alqanuniu lilmadayiq alearabiati. ta1, dar alhadathat liltibaeat walnashr waltawzie, bayrut.
- 3- d. jaefar abd alsalam: mabadi alqanun alduwlii aleami. jamieat al'azhar. t alkhamisat 1996m.
- 4- d. salah aldiyn eamir: muqadimat lidirasat alqanun aldawalii aleama. dar alnahdat alearabiati. 1978
- 5- abd alrahman alhusni alshadwi. alhwthyuwna: aswluhm wnshatuhm weqayiduhm..alnaashir: markaz aleasr lildirasat alastryjyat walmstqblya. t 2015m.
- 6- d. eisam aleatia. alqanun alduwaliu aleama. jamieat baghdad 1992m.
- 7- d. eali sadiq abu hif. alqanun alduwaliu aleama. altabeat althaaniat eashra. mansha'ah almaearif . alaiskandariat 1975
- 8- d. mohamed alhaji hamuwd: alqanun alduwliu lilmahari. ta2, dar althaqafat lilmashr waltawziei, eaman, al'urduni 2011
- 9- d. mohamed hafiz ghanim muhadarat ean alnizam alqanunii lilmahar. jamieat alduwal alearabiati. alqahirat 1961
- 10-mohamed taleat alghinimi: alwajiz fi qanun alsalami. munsha'at almaearif bial'iiskandariat 1976
- 11-mohamed taleat alghinimi: alqanun alduwliu albahria fi 'abeadih aljadidati. munsha'at almaearif . al'iiskandiriati. 1975m
- 12-d. mufid mahmud shihabi: alqanun alduwliu aleama. dar alnahdat alearabiati. alqahirati. 1996m.

Second: Scientific papers

- 1-lieamamiri eisadi: al'ahkam altawfiqiat liaitifaqiat al'umam almutahidat liqanun albahaar lisanat 1982m, risalat linayl shahadati. aldukturahi, jamieat mawlud maemiri, tizi waz, kuliyat alhuquq waleulum alsiyasiati, aljazayar, 2014.
- 2- d. munaa buzraei: almadayiq albahriat watathiratuha fi alsiyasat alduwaliati. dirasat halat madiq milqa. risalat dukturah. kuliyat alhuquq waleulum alsiyasiati. jamieat 8 mayu 1945. qalima. aljazayar. 2024m.

Third: Articles and Research

- 1- d. 'ayman salamuhu: qawaeid alqanun alduwalii alhakimat lilmilamat fi almudayiqi: hirmiz wabab almandab nmwdhjan. markaz 'abhath alkhaliya. majalat ara'an hawl alkhaliy. aleadad 127. fibrayir 2018m.
- 2- d habib abdallah mohamed alrumima. alwade alqanuniu limadiq bab almandab tbqan lilaitifaqiat alduwliat lilbihar 1982 m wamadaa haqi alyaman bimane alsufun al'ajniat min almurur fihi. majalat jamieat sanea' lileulum al'iinsaniati. mujalad 3. eadad 2. 2024m.
- 3- d eamir majid aleajami. rana eabuw. nizam almurur aleabir fi almadayiq alduwliati. majalat jamieat alshaariqat lileulum alqanuniat almujalad 16 aleadad 1. yuniu 2019m.
- 4- d. wisam aldiyn alealaka. alnizam alqanuniu lilmadiq alduwali. majalat jamieat dimashq lileulum alaqtisadiat walqanuniat almujalad 27 aleadad alraabie 2011.

Fourth: Untranslated Foreign References

1. Donat Pharand, International Straits Thesaurus Acroasium, Vol III, The Law of the sea Thessaloniki, 1977.

2. J. Ashley Roach & Robert W. Smith: International Straits .International Law Studies. Excessive Maritime Claims .Volume 66.
Lewis Alexander, International Straits, International law studies, the law of naval operation, volume 64

Fifth: Documents

1. S/2024/731
2. S/ RES/2722 (2024)
3. S/ RES/2739 (2024)
4. S/ RES/2768 (2025)

Sixth: Internet sites

1. <https://thearabcenter.org>
2. <https://yemenfreedom.net/view/10996>
3. <https://ecss.com.eg/>
4. <https://storymaps.arcgis.com>
5. <https://ydn.news>
6. <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy>
7. <https://www.ajnet.me/politics>
8. <https://economyplusme.com>
9. <https://almaalnews.com>
10. <https://www.shorouknews.com/news>
11. <https://news.un.org/ar/story>
12. <https://sa24.co/article>
13. <https://acpss.ahram.org.eg/News>
14. <https://www.euoparabct.com>

فهرس الموضوعات

٧٧٨.....	موجز عن البحث
٧٨٠.....	Abstract
٧٨١.....	مقدمة
٧٨٢.....	المبحث الأول : النظام القانوني للمضائق الدولية في القانون الدولي للبحار
٧٨٢.....	المطلب الأول : تعريف المضائق الدولية في القانون الدولي للبحار وأهميتها وأنواعها
٧٨٢.....	الفرع الأول : تعريف المضائق الدولية وأهميتها
٧٨٥.....	الفرع الثاني : أنواع المضائق الدولية
٧٨٦.....	المطلب الثاني : النظام القانوني للمرور في المضائق
٧٨٧.....	الفرع الأول : المرور البريء في المضائق الدولية
٧٩٠.....	الفرع الثاني : المرور العابر في المضائق الدولية
٧٩٣.....	المبحث الثاني : إغلاق الحوئين مضيق باب المندب وتداعياته الاقتصادية والقانونية
٧٩٣.....	المطلب الأول : مضيق باب المندب: موقعه وأهميته ووضع القانوني
٧٩٣.....	الفرع الأول : موقع مضيق باب المندب وأهميته
٧٩٥.....	الفرع الثاني : الوضع القانوني لمضيق باب المندب
٧٩٧.....	المطلب الثاني : موقف القانون الدولي من إغلاق الحوئين لمضيق باب المندب
٧٩٨.....	الفرع الأول : التعريف بالحوئين وبداية الأحداث
٨٠٤.....	الفرع الثاني : الآثار الناجمة عن هجمات الحوئين في المضيق وموقف المؤسسات الدولية منها
٨٠٩.....	الفرع الثالث : حجج الحوئين لإغلاق المضيق والرد عليها طبقاً للقواعد العامة في قانون البحار
٨١٨.....	الخاتمة
٨١٩.....	المراجع
٨٢١.....	References
٨٢٣.....	فهرس الموضوعات