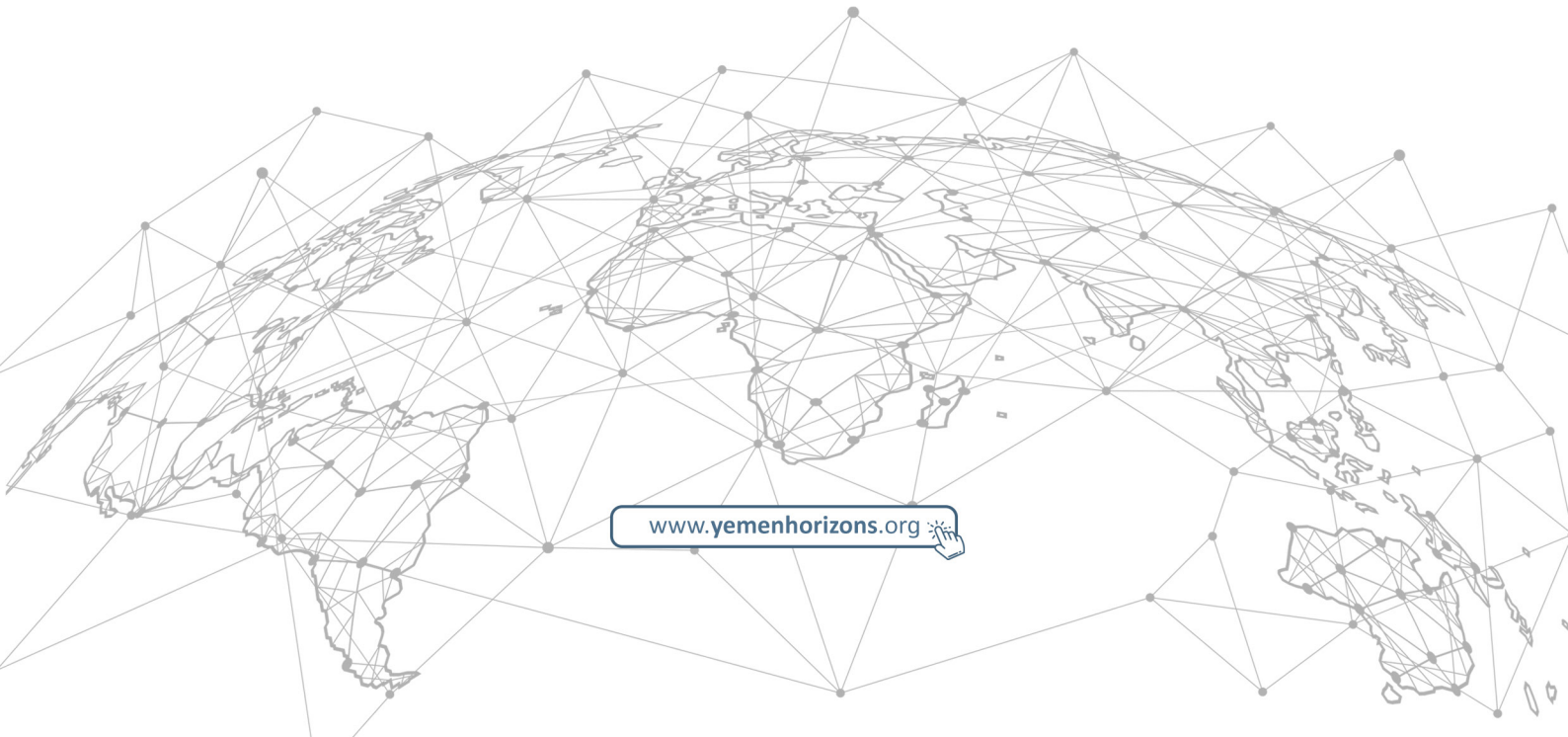
مركز آفاق اليمن
للأبحاث والدراسات
Yemen Horizons Center for Research and Studies

ما بعد نجاح عملية الساحل الغربي لقوات صنعاء:

نحو إدارة وطنية جيواقتصادية لمضيق باب المندب

ورقة سياسات

أحمد محمد القانص | نوفمبر 2026



ورقة سياسات

نوفمبر 2026

ما بعد نجاح عملية الساحل الغربي لقوات صنعاء:

نحو إدارة وطنية جيواقتصادية لمضيق باب المندب



أحمد محمد القانص

صحفي وباحث سياسي

مركز آفاق اليمن للأبحاث والدراسات مؤسسة بحثية مستقلة تُعنى بإنتاج المعرفة الاستراتيجية، وتحليل السياسات، ودراسة المتغيرات الجيوسياسية الإقليمية والدولية، بما يخدم اليمن وقضاياه الوطنية

مركز آفاق اليمن للأبحاث والدراسات

Yemen Horizons Center for Research and Studies

مركز آفاق اليمن للأبحاث والدراسات، شارع الدائري الغربي، صنعاء، اليمن.

هاتف: 9671215087+

البريد الإلكتروني: info@yemenhorizons.org

الموقع الإلكتروني: www.yemenhorizons.org

تعبر الإصدارات والمنشورات الصادرة عن مركز آفاق اليمن للأبحاث والدراسات عن آراء كُتّابها، ولا تعبّر بالضرورة عن مواقف أو توجهات المركز

جميع الحقوق محفوظة لمركز آفاق اليمن للأبحاث والدراسات © 2026

الملخص التنفيذي

تستعرض الورقة التحولات العسكرية المرتبطة بمضيق باب المندب الاستراتيجي، في ضوء استعادة قوات صنعاء السيطرة على الساحل الغربي والمضيق والجزر المحيطة به في سبتمبر 2026م. وتقيم الخلل في سياسات إدارة مضيق باب المندب وجزيرة ميون واستثمار موقعهما الجيواقتصادي منذ الاستقلال عن الاحتلال البريطاني في نوفمبر 1968، وتقترح سبلا بديلة لإدارة باب المندب وجزيرة ميون في إطار ما يوفره القانون الدولي من إمكانيات قانونية لتوظيف هذا الموقع في تقديم خدمات ملاحية لا تمس بحق العبور الآمن وغير المدفوع استرشادا بتجارب دولية مشابهة.

وتخلص إلى ترجيح إصدار قانون وطني مستقل لإدارة المضيق، يحدد الاختصاصات وينظم خدمات الإرشاد والإنقاذ والسلامة والمساعدات الملاحية والمعلومات البحرية والاستثمار والرقابة. ويؤسس القانون لتحصيل رسوم خدمية عادلة وشفافة مقابل الخدمات المقدمة فعلياً، وفق تكلفتها، لا فرض رسوم على مجرد عبور السفن، ويعزز قدرة المؤسسات الوطنية على الرقابة، بما يحول الموقع الاستراتيجي إلى مورد اقتصادي وطني مستدام.

المقدمة

أعادت التطورات الميدانية في الساحل الغربي اليمني في سبتمبر 2026م، واستعادة قوات صنعاء السيطرة على مضيق باب المندب ومواقع ساحلية وجزر استراتيجية في محيطه، طرح مسألة إدارة المضيق واستثمار موقعه ضمن أولويات القرار الوطني اليمني. وتتمثل إشكالية الورقة في كيفية توظيف هذا التحول لبناء قدرة وطنية مستدامة على إدارة الخدمات البحرية، في ظل ضعف استثمار الموقع الاستراتيجي، وتشتت الاختصاصات المؤسسية والتشريعية، والتنافس الإقليمي والدولي حوله، مع مراعاة حقوق اليمن والتزاماته بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ونظام المرور العابر.

تهدف الورقة إلى تحليل الأهمية الاستراتيجية للمضيق، ومراجعة تجربة إدارته قبل الحرب، وتشخيص الفجوات القانونية والمؤسسية، وتقييم البدائل. وتعتمد المنهجين الوصفي والقانوني، وتستأنس بتجربة مضيقي ملقا وسنغافورة.

وتجيب عن سؤال رئيس: كيف يمكن توظيف التحول الميداني في باب المندب ضمن إطار وطني قانوني ومؤسسي لإدارة الخدمات البحرية واستثمار الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب، مع حفظ حقوق اليمن والتزاماته الدولية؟ وتتفرع عن هذا السؤال تساؤلات

أخرى بشأن آثار التحولات الراهنة، وأوجه القصور السابقة، وحدود الاختصاص اليمني، والبديل الأنسب، ومتطلبات التعاون مع جيبوتي.

أولاً: باب المندب تحت سيطرة قوات صنعاء

حققت قوات صنعاء مكاسبَ على طول الساحل الغربي اليمني، إذ أطلقت في الثالث من سبتمبر 2026م، عملية عسكرية من عدة مسارات، وفي 11 سبتمبر أعلنت نجاح العملية النوعية، ودحر «التحشيدات» السعودية من ست مديريات من محافظتي تعز والحديدة بمساحة إجمالية بلغت 5,400 كيلومتر مربع، فاستعادت بذلك السيطرة على المخا وذباب ومضيق باب المندب والجزر اليمنية في البحر الأحمر[1]، وأسهم تعدد محاور الهجوم والمباغتة، إلى جانب ضعف التنسيق بين التشكيلات المقابلة، في اختراق دفاعاتها وتسريع انسحابها، ما أتاح لقوات صنعاء التقدم نحو المرتفعات والممرات الجبلية، وفي مقدمتها سلسلة جبال كهبوب. وشمل التقدم قلعة المقاطرة التي توفر موقعاً مرتفعاً للمراقبة والتأثير في حركة القوات والطرق الرابطة بين تعز ولحج، بما يعزز تمركز قوات صنعاء ويعقد قدرة القوات المناوئة على التعامل مع التهديدات على جبهات متعددة[2].

ويكتسب التقدم نحو باب المندب أهمية استراتيجية لارتباطه بأحد أهم الممرات البحرية الدولية، وما يوفره من قدرة على التأثير في أمن الملاحة وحركة التجارة والطاقة عبر البحر الأحمر وخليج عدن، كما يغيّر ميزان القوى الداخلي على الساحل الغربي، ويوفر لصنعاء ورقة ضغط إقليمية ودولية، ويضيّق هامش التحركات العسكرية المقابلة في الجزر والسواحل المطلة على المضيق.

وخلال سنوات العدوان على اليمن، بَنَت الإمارات نفوذها العسكري على الساحل الغربي عبر تدريب وتسليح وتمويل تشكيلات محلية، أبرزها القوات المشتركة وحراس الجمهورية وألوية العمالقة، فيما تولت السعودية قيادة التحالف وإسناد القوات المناهضة لصنعاء. وأتاح هذا التخادم احتفاظ التحالف بمواقع ساحلية وجزر استراتيجية يمنية، أبرزها المخا وميون، وتعزيز حضوره في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، ويتقاطع هذا الوجود مع المصالح الإسرائيلية المرتبطة بأمن الملاحة ومراقبة التحولات الأمنية في البحر الأحمر والقرن الإفريقي، في ظل تنامي التعاون الأمني والعسكري بين أبو ظبي وتل أبيب[3].

(1) وكالة الأنباء اليمنية (سبأ)، «القوات المسلحة تعلن عن إطلاق عملية «والله أشد بأساً وأشد تنكيلاً» العسكرية النوعية»، 11 سبتمبر 2026م. https://www.saba.ye/ar/news3785603.htm

(2) Institute for the Study of War. (2026, November 2). Iran update. https://understandingwar.org/research/middle-east/iran-update-november-22026-

(3) Al-Ishaq, S., & Bakir, A. (2025). A dynamic security regime: Analyzing UAE–Israel security and defense cooperation after the Abraham Accords. Alternatives, 51(3), 244–264. https://doi.org/10.1177/03043754251359980/

وتعززت أهمية هذا التقاطع عقب اعتراف «إسرائيل» رسمياً بإقليم أرض الصومال في 26 ديسمبر 2025م[4]، وتطور التعاون الأمني معها، بما في ذلك تدريب قواتها وفق تصريحات مسؤولين من الإقليم[5]، ويمنح موقع أرض الصومال إمكانية توسيع حضور الكيان الصهيوني على خليج عدن، جنوبي باب المندب ومراقبة خطوط الملاحة؛ فيما تتيح المواقع اليمنية المطلة على المضيق، وفي مقدمتها جزيرة ميون والمرتفعات المطلة على الساحل لصنعاء مراقبة التحركات في محيطه والتأثير في حسابات أي تموضع عسكري إسرائيلي محتمل.

ثانياً: معركة طوفان الأقصى وسيادة اليمن على البحر الأحمر

تعد معركة طوفان الأقصى في 7 أكتوبر 2023م أول اختبار عملي لقدرة صنعاء على توظيف الموقع الجغرافي البحري لليمن أداةً للتأثير الإقليمي والدولي، وفرض حسابات جديدة للأمن البحري في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، بعدما انتقلت صنعاء من موقع التأثر بالتفاعلات المحيطة بالبحر الأحمر إلى موقع الفاعل الذي يستخدم المجال البحري للتأثير في مسار المواجهة، فمع اندلاع العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة في أكتوبر 2023، أعلنت صنعاء عملياتها البحرية لمساندة الفلسطينيين والضغط على «إسرائيل» لوقف العدوان ورفع القيود المفروضة على دخول المساعدات إلى القطاع، وبدأت هذه العمليات باستهداف سفن مرتبطة بإسرائيل، مروراً بالاستيلاء على السفينة «غالاكسي ليدر» في 19 نوفمبر 2023م، قبل أن تتوسع العمليات في البحر الأحمر وخليج عدن. وبذلك فرضت صنعاء نفسها طرفاً مؤثراً في معادلة الأمن البحري، وأدخلت مصالح «إسرائيل» وحلفائها وحركة التجارة الدولية المرتبطة بها في حسابات المواجهة.

قوبلت العمليات بإعلان الولايات المتحدة عملية «حارس الازدهار» في ديسمبر 2023م بمشاركة أكثر من 20 دولة لحماية الكيان الصهيوني من الهجمات اليمنية[6]، ثم صدور قرار مجلس الأمن رقم (2722) في 10 يناير 2024م مُديناً ما وصفه بالهجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر ومطالباً صنعاء بوقفها والإفراج عن سفينة «غالاكسي ليدر» وطاقمها، أعقب ذلك بدء الضربات الأمريكية والبريطانية على اليمن في 12 يناير من العام نفسه، مع توسع المواجهة لاحقاً لتشمل ضربات إسرائيلية استهدفت اعيانا مدنية ومنشآت خدمية عامة، وأسهم هذا التصعيد في عسكرة البحر الأحمر وتوسيع نطاق المواجهة، لكنه فشل

(4) United Nations Department of Political and Peacebuilding Affairs. (2026, January 15). ASG Khiari warns Security Council of regional risks following Israel's recognition of Somaliland. https://dppa.un.org/en/speeches-and-statements/asg-khiari-warns-security-council-of-regional-risks-following-israels

(5) Scheer, S. (2026, June 17). Somaliland receiving Israeli military training, but defence minister denies talks on base. Reuters. https://www.reuters.com/world/middle-east/no-talks-establish-israeli-military-base-somaliland-defence-minister-says-202617-06-/

(6) U.S. Department of Defense. (2023, December 18). Statement from Secretary of Defense Lloyd J. Austin III on ensuring freedom of navigation in the Red Sea. https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3621110/statement-from-secretary-of-defense-lloyd-j-austin-iii-on-ensuring-freedom-of-n/

في إنهاء العمليات اليمنية؛ إذ أعلنت قوات صنعاء تنفيذ 758 عملية عسكرية خلال عامين حتى أكتوبر 2025م، بينها 346 عملية بحرية استهدفت أكثر من 228 سفينة، واستخدام 1,835 صاروخاً وطائرة مسيرة ووسيلة قتالية . كما لم تنجح الهجمات الأمريكية والإسرائيلية في إعادة حركة الملاحة إلى مستوياتها السابقة، مما يعكس تحولاً في موازين القوى: فصنعاء تحولت إلى فاعل يفرض كلفة أمنية واقتصادية كبيرة على الخصوم[7].

وفي هذا السياق، أظهرت المواجهة الكبرى التي خاضتها قوات صنعاء، وأسفرت عن فشل ذريع للبحرية الأمريكية وحاملات طائراتها، أن اليمن أصبح بمقدوره ولأول مرة في تاريخه المعاصر الاستفادة من موقعه الاستراتيجي، وتوظيف جغرافيته البحرية جيبوليتيكياً، بما يتجاوز حدوده الوطنية؛ فقد أصبحت مناطق باب المندب ومحيطه البحري ضمن نطاق التهديد الناري لقوات صنعاء، مستندة إلى تطور قدراتها العسكرية واتساع مداها العملياتي، ومنح هذا التطور صنعاء قدرة أكبر على التأثير في حسابات شركات الشحن والدول المعنية بأمن الملاحة، ودفع أطرافاً بحرية وتجارية إلى التواصل معها للاستفسار عن ترتيبات المرور والسفن المشمولة بالقيود المعلنة عبر مركز تنسيق العمليات الإنسانية (HOCC)، المنشأ بقرار رقم 95 لسنة 1445هـ في 17 فبراير 2024م[8].

وتكتسب هذه التطورات أهمية إضافية مع اكتمال السيطرة الميدانية لقوات صنعاء على المواقع الساحلية والجزر الاستراتيجية وتأمين السلاسل الجبلية الحامية لها خلال شهري سبتمبر واكتوبر 2026م، بما عزز حضور قوات صنعاء على الأرض، وأضاف إلى قدرتها على التأثير الناري في باب المندب عناصر تموضع ميداني مؤثرة في بيئته العملياتية، وبذلك اجتمعت أدوات التأثير العسكري والحضور الميداني وقنوات التنسيق مع جهات بحرية وتجارية دولية، وتهيأت لصنعاء مقومات عملية لتطوير دورها في إدارة المجال البحري في باب المندب والمناطق البحرية المحيطة به. غير أن هذا الواقع يظل بحاجة إلى إطار قانوني ومؤسسي يحدد اختصاصات الجهات المعنية، وينظم العلاقة بينها، ويؤسس لخدمات وطنية متخصصة في الملاحة والسلامة والإرشاد والإنقاذ والمعلومات البحرية، وفق حقوق اليمن الساحلية وأحكام القانون الدولي، ولا سيما نظام المرور العابر في المضائق الدولية.

ثالثاً: إدارة مضيق باب المندب وجزيرة ميون بعد الاستقلال

وظّفت بريطانيا موقع ميون في تقديم خدمات للسفن العابرة؛ فبعد احتلالها الجزيرة للمرة الثانية عام 1857م، منحت بريطانيا عام 1881م امتيازاً لإنشاء محطة فحم بدأ تشغيلها في

(7) وكالة الأنباء اليمنية (سبأ)، «القوات المسلحة تنعي القائد الجهادي اللواء محمد عبدالكريم الغماري وعدداً من مرافقيه»، 16 أكتوبر 2025م. https://www.saba.ye/ar/news3571595.htm

(8) مركز تنسيق العمليات الإنسانية (HOCC)، قرار رئيس المجلس السياسي الأعلى رقم (95) لسنة 1445هـ بشأن إنشاء مركز تنسيق العمليات الإنسانية، 17 فبراير 2024م. https://hocc.gov.ye/LegalLib/RES-NO-95

أغسطس 1883م، فقدمت التموين بالمياه والثلج والكهرباء والرعاية الصحية، إلى جانب الإنارة والعلامات الملاحية، ونافست منشآت عدن نحو خمسة عقود. أي أن الجزيرة عرفت مبكراً نموذجاً لربط الموقع الجغرافي بخدمات تُدرّ عائداً، قبل أن يتراجع النموذج مع التحول إلى الوقود النفطي[9]. وتكشف التجربة التاريخية أن الجزيرة كانت قادرة على أن تصبح مركز خدمات بحرية لو توفرت الإرادة السياسية بعد الاستقلال 1967م.

بعد الاستقلال، انتقلت ميون إلى سلطة جمهورية اليمن الديمقراطية، وتذكر وثيقة أمريكية أنه تم إجراء تحسينات طفيفة على الميناء في أوائل السبعينيات، لكن أولوية الاستخدام ظلت عسكرية، إذ تم إغلاق المضيق في حرب أكتوبر 1973م بالتنسيق بين اليمن ومصر، ثم منحت عدن تسهيلات بحرية للاتحاد السوفيتي بعد فقدانه ميناء بربرة الصومالي عام 1977م، فتم تركيب رصيف عائم بطول 40 متراً 1980م من النوع الذي يستخدمه أسطول المحيط الهادئ السوفيتي[10].

أخفقت الحكومات اليمنية المتعاقبة في تحويل الموقع الاستراتيجي لباب المندب إلى أصل اقتصادي منتج، وغلب على توظيف جزيرة ميون البعد العسكري والأمني، فيما تعثر تطوير الخدمات البحرية واللوجستية القادرة على استثمار حركة الملاحة الدولية.

أخفقت الحكومات اليمنية المتعاقبة في تحويل الموقع الاستراتيجي لباب المندب والساحل الغربي والجنوبي إلى أصل اقتصادي منتج؛ فغلب على توظيف جزيرة ميون البعد العسكري والأمني، دون تطوير خدمات بحرية ولوجستية تستفيد من حركة السفن العابرة، في حين تعثر تطوير الموانئ اليمنية وتعزيز قدرتها على استقطاب حركة التجارة الدولية، ويُظهر المساران قصوراً في استثمار المقومات البحرية للبلاد، سواء في تقديم الخدمات للسفن العابرة أو في تطوير الموانئ.

ويقدم ميناء عدن مثالاً على تعثر الاستثمار في الوظيفة التجارية للموانئ اليمنية؛ فرغم مؤهلاته الطبيعية، تراجعت حركة الحاويات من 500 ألف عام 2007م إلى 130 ألفاً عام 2011م، ثم 212 ألفاً عام 2012م، في ظل إدارة «موانئ دبي العالمية» التي تم إنهاؤها في سبتمبر 2012م[11] وسط اتهامات يمنية للشركة بعدم تنفيذ التزامات التوسيع وتطوير الميناء، وبالتعمد في إضعافه لمصلحة موانئ دبي، وتداخلت في التراجع عوامل إدارية واستثمارية،

(9) British Library. (1935–1937). Aden. Lease of the Perim Coal Company at Perim: Future of Perim and provision of a wireless set (IOR/L/PS/1224 ;1497/ June 1935–21 October 1937). India Office Records and Private Papers. https://searcharchives.bl.uk/catalog/040000556509-

(10) Central Intelligence Agency. (1983, January). The impact of Soviet naval presence in Third World countries (CIA-RDP84T00658R0001000200028-, p. 9). https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP84T00658R0001000200028-.pdf\

(11) مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، «موانئ دبي العالمية تتخلى عن مصالحها في شركة دبي وعدن لتطوير الموانئ»، 24 سبتمبر 2012م. https://www.portofaden.net/ar/news/show/252/

ومنافسة إقليمية، وقرصنة، وارتفاع تأمين، واضطراب سياسي؛ فهبطت قدرة عدن التنافسية أمام الموانئ الإقليمية في حين طورت جيبوتي موانئها لتقديم خدمات مناولة البضائع والحاويات، وإعادة الشحن، والتخزين، والتموين بالوقود، وخدمات النقل والعبور اللوجستي، بما يكشف اختلاف مستوى توظيف البلدين لموقعيهما[12].

ومؤسسياً، ظلت الوظائف البحرية موزعة بين مؤسسات عسكرية مدنية وتدريبية، دون هيئة متخصصة تجمع إدارة الجزيرة والموانئ وتنظيم الخدمات ومراقبة الملاحة، ولم يعالج إنشاء مركز التدريب البحري في عدن عام 1989م هذا التشتت، إذ اقتصر على تطوير جانب التدريب. وانعكس القصور المؤسسي على القدرات التشغيلية والرقابية؛ إذ وثّق تقرير فريق الرصد عام 2008م غياب الدوريات المنتظمة شرق المكلا، وأشار تقرير الخارجية الأمريكية عام 2014م إلى استمرار اختراق الحدود البحرية لليمن، في وقت شهدت فيه المنطقة انتشاراً دولياً لمكافحة القرصنة، ما أبرز الفجوة بين اتساع التحرك الدولي تحت عنوان مكافحة القرصنة وتأمين الملاحة ومحدودية القدرات اليمنية على مراقبة السواحل والحدود البحرية وحمايتها.

رابعاً: نحو تشريع وطني لإدارة مضيق باب المندب

يتطلب تحويل باب المندب وجزيرة ميون إلى مورد اقتصادي واستراتيجي إرادة سياسية تتعامل مع الموقع بوصفه مجالاً للإدارة والاستثمار وتقديم الخدمات البحرية، ويستدعي ذلك الانتقال إلى تطوير خدمات بحرية ولوجستية تحقق عوائد، وتمنح اليمن دوراً مؤسسياً في تنظيم الأنشطة المرتبطة بالمضيق، مع مراعاة حقوق الملاحة الدولية والالتزامات القانونية للدولة.

يخضع باب المندب لنظام المرور العابر بموجب المواد (37-44) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، التي صدقت عليها اليمن في 21 يوليو 1987م، ودخلت حيز النفاذ دولياً في 16 نوفمبر 1994م. ويكفل هذا النظام لجميع السفن حق المرور العابر المستمر والسريع، ويحظر إعاقة المرور أو تعليقه. وتجيز المادة (41) تنظيم الممرات البحرية ونظم فصل حركة المرور، مع إحالة المقترحات والتعديلات إلى المنظمة البحرية الدولية لاعتمادها، وتحدد المادة (42) القواعد التي يجوز للدول المشاطئة وضعها بشأن سلامة الملاحة وتنظيم حركة السفن ومنع التلوث، بينما تدعو المادة (43) إلى التعاون بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة للمضيق في إنشاء وصيانة المساعدات الملاحية وتعزيز السلامة ومكافحة التلوث[13].

(12) برايان أونيل، «ميناء عدن في العاصفة» مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي، 6 سبتمبر 2012م.
https://carnegieendowment.org/sada/2012/09/adens-port-in-the-storm

(13) United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 10 December 1982), Part III, arts. 34, 37–44, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm; United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Chronological Lists of Ratifications of, Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements, https://static.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

ويعني ذلك أن اليمن يستطيع تنظيم الخدمات والأنشطة البحرية الواقعة ضمن اختصاصه، دون فرض رسوم لمجرد عبور السفن. وتؤكد المادة 26 أن الدولة المشاطئة لا تفرض رسوماً على السفن لمجرد مرورها، لكنها تجيز تحصيل مقابل عن خدمات محددة تقدم فعلياً، كما أن باب المندب يخضع بالفعل لنظام فصل حركة المرور الذي اعتمدته المنظمة البحرية الدولية بالقرار A.284 (VIII) في 20 نوفمبر 1973م؛ ولذلك ينصب الدور اليمني على صيانة المنشآت والوسائل الملاحية وتطويرها والمشاركة في اقتراح أي تعديلات وفق الإجراءات الدولية[14].

تُلزم المادة (39/1/ب) السفن أثناء المرور العابر بالامتناع عن تهديد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو استخدام القوة ضدها. ويُعد انتهاك هذا الالتزام إخلالاً بشروط المرور العابر يرتب المسؤولية الدولية، ويخول الدولة المشاطئة المطالبة بوقف المخالفة واتخاذ التدابير التي يجيزها القانون الدولي، دون الإخلال بأحكام حصانة السفن الحكومية وحظر عرقلة المرور العابر أو تعليقه المنصوص عليه في المادة (44)[15].

وتمتلك اليمن أساساً تشريعياً يمكن البناء عليه؛ فالقانون البحري رقم (15) لسنة 1994م يمنح الجهة البحرية المتخصصة، في المادة (424)، صلاحية اتخاذ الإجراءات القانونية عند انتهاك السفن الأجنبية القوانين والنظم النافذة المتعلقة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور في باب المندب، فيما تلزم المادة (425) بمراعاة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. وينظم قانون الموانئ البحرية رقم (23) لسنة 2013م تشغيل الموانئ وإدارتها وخدماتها ورسومها، ويشترط في المادتين (28 و29) أن تكون الرسوم عادلة وشفافة وغير تمييزية وأن تعكس تكاليف الخدمات المقدمة. ويضاف إلى ذلك قانون حماية البيئة البحرية من التلوث رقم (16) لسنة 2004م[16] [17]. وتتمثل الفجوة التشريعية في عدم تكامل هذه الأحكام ضمن إطار موحد يحدد اختصاصات المؤسسات، وينظم خدمات المضيق وتمويلها والاستثمار فيها والتنسيق بشأنها.

ويقتضي سد هذه الفجوة مراجعة اختصاصات المؤسسات القائمة، فالهيئة العامة للشؤون البحرية، المنشأة بالقرار الجمهوري رقم (352) لسنة 2001م، تتولى تنفيذ الاتفاقيات البحرية والرقابة والتفتيش على السفن والتحقيق في الحوادث والبحث والإنقاذ وحماية البيئة البحرية والإشراف على الفنارات والمساعدات الملاحية. وتتولى سلطات الموانئ تشغيل الموانئ

(14) Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. (1973, November 20). Resolution A.284(VIII): Routeing systems. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.284%288%29.pdf

(15) United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), Part III, arts. 34, 37–44.

(16) الجمهورية اليمنية، القرار الجمهوري بالقانون رقم (15) لسنة 1994م بشأن القانون البحري، المادتان (424) و(425). https://www.yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=11427

(17) الجمهورية اليمنية، قانون رقم (23) لسنة 2013م بشأن الموانئ البحرية، المادتان (28) و(29)، وقانون رقم (16) لسنة 2004م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث. https://www.yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=69429 https://www.yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=11852

وتطوير مرافقها[18]، فيما تضطلع وزارة النقل بوضع السياسة العامة للقطاع البحري. ويقتضي ذلك إقرار آلية وطنية دائمة بقيادة وزارة النقل، وبمشاركة الهيئة البحرية وسلطات الموانئ وخفر السواحل والجمارك والجهات البيئية والأمنية، لتنسيق السياسات وتوزيع المسؤوليات وتبادل المعلومات ومتابعة المشروعات. كما ينبغي تحديد علاقة مركز تنسيق العمليات الإنسانية (HOCC) بهذه المؤسسات، حتى لا تختلط وظائف التنسيق العملياتي بتنظيم الملاحة وإدارة الخدمات العامة. ولا يستلزم القانون إنشاء هيئة مستقلة جديدة تلقائياً، بل يحدد الحاجة إليها وفق تقييم الاختصاصات والقدرات القائمة.

خامساً: التحديات والبدائل المتاحة

بالإضافة إلى المشكلات المؤسسية والتشريعية مع ظروف الحرب القائمة، يشكل التفاهم مع جيبوتي تحدياً أساسياً، فالبلدان يتقابلان عند المدخل الجنوبي للمضيق، وتقسم جزيرة ميون الممر إلى قناتين متفاوتتين في العرض والعمق، بينما توجد قبالة الساحل الجيبوتي جزر ومناطق صخرية وشعاب بحرية تجعله غير قابل لمرور السفن منه. ولا تسجل قاعدة الأمم المتحدة اتفاقاً منشوراً لترسيم الحدود البحرية بين البلدين. ويستدعي ذلك فتح مسار تفاوضي للتنسيق في سلامة الملاحة والبحث والإنقاذ ومكافحة التلوث والقرصنة وتبادل المعلومات.

وتقدم تجربة مضيقي ملقا وسنغافورة نموذجاً مؤسسياً يمكن الاستفادة منه، رغم اختلاف تكوينهما الجغرافي عن باب المندب. فقد أطلقت إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة عام 2007م آلية تعاونية تضم منتدى للحوار، ولجنة لتنسيق المشروعات، وصندوقاً للمساعدات الملاحية، بهدف دعم صيانة المنارات والعوامات وتحسين السلامة وحماية البيئة، بمساهمات طوعية من الدول المستخدمة والقطاع البحري، منفصلة عن حق المرور. ويمكن تكييف أدوات هذه التجربة في آلية تعاون يمني-جيبوتي بمشاركة المنظمة البحرية الدولية والدول المستخدمة وشركات الشحن، مع مراعاة خصوصية باب المندب الجغرافية ووجود جزيرة ميون والقناتين والجزر المقابلة لجيبوتي، واحتفاظ كل دولة باختصاصاتها في مياهها. وتتيح هذه الآلية تقاسم تكاليف الخدمات والمساعدات الملاحية، دون نقل إدارة المضيق إلى جهة خارجية أو استنساخ النموذج الجغرافي والمؤسسي لملقا.

وإذا كانت المستجدات الأخيرة قد منحت اليمن اليوم فرصة التعويض عن فشل الحكومات السابقة في توظيف الموقع الاستراتيجي لليمن على باب اليمن تحديدا، فإن التحديات الماثلة تفرض على صانع القرار التفكير في البدائل التالية:

(18) الهيئة العامة للشؤون البحرية، «قرار إنشاء الهيئة العامة للشؤون البحرية رقم (352) لسنة 2001م. https://maa-yemen.com/عن-الهيئة/

البديل الأول: تعديل القوانين القائمة

يقوم على تعديل القانون البحري رقم (15) لسنة 1994م وقانون الموانئ رقم (23) لسنة 2013م، وتعديل قانون حماية البيئة البحرية رقم (16) لسنة 2004م عند الاقتضاء في الجوانب المتصلة بخدمات المضيق، وإصدار لوائح تنفيذية تحدد الاختصاصات والخدمات وآليات التنسيق والرقابة. ويتيح هذا البديل الاستفادة من التشريعات والمؤسسات القائمة، وتجنب إنشاء إطار قانوني ومؤسسي جديد، مع احتمال خفض الكلفة التشريعية والإدارية، لكنه يُبقي تنظيم إدارة المضيق موزعاً بين تشريعات وجهات متعددة، ولا يعالج مسألة السيادة والاختصاص في إطار موحد وشامل.

البديل الثاني: الاكتفاء بقرارات تنفيذية وعقود تشغيل

يقوم على إطلاق مشروعات الخدمات البحرية عبر قرارات إدارية وعقود تشغيل وشراكات مع القطاع الخاص، في حدود التشريعات النافذة ودون إجراء تعديلات تشريعية جوهرية. ويتيح هذا البديل بدء بعض المشروعات دون انتظار استكمال إصلاح تشريعي شامل، لكنه يظل مشروطاً بتوافر حد معقول من الاستقرار السياسي والأمني، وضمانات لاستمرارية التعاقدات وحماية الاستثمارات. كما لا يعالج تشتت الاختصاصات القانونية والمؤسسية، ولا يوفر إطاراً متكاملاً لتنظيم الخدمات البحرية والاختصاصات التنظيمية والسيادية المرتبطة بالمضيق، أو يضمن بذاته الرقابة الوطنية طويلة الأجل على الأصول والمشروعات الاستراتيجية.

البديل الثالث: إصدار قانون وطني مستقل لإدارة مضيق باب المندب

يقوم على إصدار قانون متخصص يحدد نطاق الاختصاص اليمني وفق القانون الدولي، وينظم الخدمات والأنشطة البحرية، ويوزع المسؤوليات المؤسسية، ويضع قواعد التمويل والاستثمار والرقابة والمساءلة والتعاون الدولي. ويوفر هذا البديل مرجعية قانونية موحدة تعالج تشتت الاختصاصات، وتوفر مرجعية قانونية ومؤسسية أوضح للتفاوض مع جيبوتي والدول المستخدمة للمضيق، وتهيئ البيئة القانونية لتطوير الخدمات البحرية واستقطاب الاستثمارات. ويتطلب إرادة سياسية ووقتاً للإعداد والتوافق المؤسسي، وقد يستدعي مشاورات إقليمية بشأن نطاق الاختصاصات البحرية وتنظيم الملاحة والتعاون مع الدول المشاطئة والمستخدمة للمضيق، ويمكن معالجة ذلك بالتدرج والتشاور والالتزام بالاتفاقيات الدولية، مع الاستفادة من المؤسسات القائمة دون استحداث هيئات موازية.

ترجح الورقة إصدار قانون وطني مستقل لإدارة مضيق باب المندب، لقدرته على توحيد الاختصاصات المؤسسية، وتنظيم الخدمات والأنشطة البحرية، وتوفير إطار قانوني مستدام لاستثمار الموقع وتحقيق عائد اقتصادي من الخدمات المقدمة للسفن العابرة، وفق القانون

الدولي. ويُستكمل هذا المسار بمسار تفاوضي يدرج الحقوق والمصالح البحرية والاقتصادية لليمن ضمن أي تسوية سياسية محتملة مع السعودية، بما يشمل ضمان احترام حقوق اليمن البحرية وتأمين الملاحة، ودعم التوصل إلى اتفاق مع جيبوتي لإنشاء إطار مشترك للخدمات الملاحية والإنقاذ والسلامة والتموين، وتحديد آليات إدارته وتمويله وتوزيع عوائده. وبذلك يتكامل التشريع الوطني مع التفاهمات السياسية والإقليمية.

سادساً: التوصيات:

أولاً: التشريعية

1. إصدار قانون وطني مستقل لإدارة مضيق باب المندب، بعد تهيئة الظروف الداخلية، يحدد الاختصاصات وينظم الخدمات والاستثمار والرقابة، بعد مراجعة التشريعات القائمة (القانون البحري 1994/15م، وقانون الموانئ 2013/23م، وقانون حماية البيئة البحرية 2004/16م)، بما يضمن تكامل أحكامها واختصاصات الجهات المعنية، مع استكمال اللوائح التنفيذية اللازمة.

2. إعداد دليل إجرائي وطني للرصد والتوثيق والتحقق من مخالفات واجبات المرور العابر والتعامل القانوني معها، استناداً إلى المادة (39) من اتفاقية قانون البحار والقواعد ذات الصلة بمسؤولية الدول.

ثانياً: المؤسسية

1. إقرار آلية تنسيق وطنية بقيادة وزارة النقل، وتحديد العلاقة بين الهيئة العامة للشؤون البحرية وسلطات الموانئ وخفر السواحل ومركز تنسيق الشؤون الإنسانية (HOCC).

2. تفعيل المؤسسات البحرية القائمة دون إنشاء هيئة جديدة قبل تقييم الحاجة اليها، وتطوير وحدة وطنية لجمع وتحليل بيانات حركة السفن بالاعتماد على نظام التعرف الآلي (AIS)، والتدرج نحو إنشاء نظام خدمات حركة السفن (VTS) بعد استكمال المتطلبات الفنية والبشرية والتشغيلية.

3. بناء القدرات البشرية والفنية، وإصدار تقرير سنوي عن حالة المضيق يُعرض على مجلس الوزراء، ويتضمن مؤشرات الأداء والتحديات والتوصيات.

ثالثاً: الدبلوماسية

1. فتح مسار تشاور وتعاون مع جيبوتي في مجالات السلامة الملاحية والبحث والإنقاذ ومكافحة التلوث وتبادل المعلومات وتنسيق المساعدات الملاحية، والاستفادة من آلية

ملقا للتعاون والتمويل الطوعي للمساعدات الملاحية، مع مراعاة اختلاف الظروف القانونية والجغرافية للمضيقين.

2. تعزيز التواصل مع المنظمة البحرية الدولية، ووضع ضوابط وطنية للمشاركة في التحالفات والترتيبات الأمنية البحرية، تحدد طبيعة المهام والنطاق الجغرافي ومدة المشاركة وآليات تبادل المعلومات والرقابة والمراجعة، بما يحفظ القرار الوطني ويمنع التفويض المفتوح للاختصاصات السيادية.

رابعاً: الأمن والسلامة والبيئة البحرية

1. تطوير قدرات خفر السواحل والمراقبة والاتصالات والإنقاذ وفق خطة مرحلية واحتياجات تشغيلية واضحة.

2. تنفيذ التزامات اليمن بموجب اتفاقية الاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي لعام 1990م (OPRC)، واستكمال إجراءات الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م، وبروتوكولها لعام 1978م (73 MARPOL/78)، وملاحقها ذات الصلة، وفق وضع التصديق والانضمام المثبت لدى المنظمة البحرية الدولية، وإنشاء القدرات الوطنية اللازمة للاستجابة للتلوث البحري.

خامساً: الاقتصادية

1. إجراء مسح هيدروغرافي وفني واقتصادي لمضيق باب المندب، وجزيرة ميون وتحديد وظائفهما الاستثمارية والملاحية وفق نتائج التقييم، ومباشرة المشاريع ذات الجدوى الاقتصادية، المتعلقة بتقديم الخدمات الملاحية.