



البحر الأحمر بين السياسة والقانون الدولي السفير الدكتور عادل السالوسي

البحر الأحمر بين السياسة والقانون الدولي

سفير دكتور: عادل السالوسي



يعد البحر الأحمر أحد أهم طرق الملاحة الرئيسية بالعالم وأهم ممر مائي لحركة التجارة الدولية؛ إذ يربط القارات الثلاث: أفريقيا وآسيا وأوروبا، من ثم يعد همزة وصل بين ثقافات وحضارات الشرق والغرب، منذ عصر الإمبراطوريات والممالك والدول القديمة، وحتى العصور الوسطى والحديثة. أما منطقة البحر الأحمر فتمتتع بأهمية جيوسياسية واستراتيجية من حيث أنها قلب العالم السياسي والحضاري والاقتصادي والاستراتيجي، من حيث أنها تضم أهم ممر مائي استراتيجي عبر العصور والأزمنة عند نشوب الحروب والصراعات الإقليمية والدولية. كما تطل على سواحله تسع دول، سبع منها عربية: مصر والسودان والسعودية والأردن واليمن وجيبوتي والصومال، بالإضافة إلى إريتريا وإسرائيل.

بين القانون الدولي والسياسة

اعتمدت اتفاقية جنيف، عام ١٩٥٨م، لمجمع القانون الدولي حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق «كورفو» (Corfu) عام ١٩٤٩م، بين بريطانيا وألبانيا، وأقرت في حكمها مبدأ حرية الملاحة في المضائق الدولية. ثم تطور النظام القانوني للمضائق البحرية الدولية، في ظل مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، عام ١٩٨٢م، ليميز بين ثلاث أنواع من المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، هي:

الأول: المضائق، التي ينظم المرور فيها اتفاقيات خاصة، ولا تخضع لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م

الثاني: الاتفاقيات، التي يطبق فيها نظام المرور العابر. واعتبرت أن المقصود بالمرور العابر هو نظام وسط بين المرور البريء والمرور الحر، وهو الذي تمارسه السفن في أعالي البحار.

الثالث: المضائق التي ينطبق عليها المرور البريء حيث يكون المضيق جزءا من البحر الإقليمي، أو منطقة اقتصادية خالصة. ولا يجوز للدولة أن توقف حق المرور البريء في المضيق. وينطبق عليها حق تحليق الطائرات، وقاعدة مرور الغواصات طافية على السطح ورافعة اعلامها (تنطبق هذه القاعدة القانونية على معظم المضائق الدولية الصالحة للملاحة ومنها مضيق باب المندب).

وقد تزايد التنافس الدولي، خلال السنوات الماضية، حول مناطق المضائق الرئيسية الثلاث التي تحكم التجارة والصراع العالمي، وهي «باب المندب» و«هرمز» و«ملقا» وذلك بسبب التحول التدريجي لمركز الثقل من الغرب إلى الشرق، وإدراك القوي الدولية للأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ومضيق باب المندب وبحر العرب وسوقطرة والمحيط الهندي في رسم سياساتها العسكرية والاقتصادية والاستراتيجية. وذلك بحكم موقع البحر الأحمر الجيوبوليتيكي على خريطة العالم وارتباطه الوثيق بالمضائق الدولية الثلاث المذكورة.



وكانت مصر متواجدة بالبحر الأحمر، عبر العصور والتاريخ والحضارات القديمة والوسطى والحديثة، وتأصل هذا التواجد وتجذر مع افتتاح قناة السويس للملاحة

الدولية، عام ١٨٦٩م، الأمر الذي جعل لها سيطرة ونفوذ على مدن وموانئ البحر الأحمر وباب المندب والقرن الأفريقي ومرتفعات الحبشة، طوال النصف الثاني من القرن التاسع عشر. ابتداء من السويس وعيذاب وسواكن ومصوع وعصب وزيلع وبربرة حتى هرر وشوا بالداخل الإثيوبي املاكا ونفوذا مصرية

أهم الموانئ الاستراتيجية:

أقامت الدول المطلة علي البحر الأحمر عددا من الموانئ على سواحلها، منها موانئ ذات أهمية استراتيجية كبيرة؛ نظرا لدورها البالغ الأهمية في التجارة الدولية. والتي لا تتوقف عند كونها ممراً ملاحيا مهما فقط، وإنما أيضا لكونها معبرا رئيسيا لتصدير النفط والغاز الطبيعي المسال من دول الخليج إلى الأسواق العالمية. كما أنها تمثل مركز الربط الأساسي ونقطة عبور الحركة التجارية بين البحر المتوسط وبحر العرب والمحيط الهندي عبر قناة السويس.

وتشمل الموانئ الاستراتيجية علي البحر الأحمر ميناء جدة السعودي، وميناء السويس في مصر، وميناء بورسودان في السودان ومينائي المخا والحديدة في اليمن. إضافة لميناء عدن اليمني على خليج عدن بمدخل مضيق باب المندب عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وميناء العقبة الأردني، وميناء جيوتي، ثم مينائي مصوع وعصب في إريتريا، وميناء ايلات جنوب إسرائيل على خليج العقبة. وتسعي دول البحر الأحمر التي أقامت، في ٦ يناير ٢٠٢٠ مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة

علي البحر الأحمر وخليج عدن، إلى تعظيم الفوائد الاقتصادية بينها بحيث يصبح ذلك ركيزة هامة لبناء تكتل إقليمي قادر على التفاعل ومنافسة القوي الدولية في الاستفادة من ثروات البحر وموقعه.

إحياء مفهوم الأفرابيا (Afrabia)

رأت معظم القوي العالمية أن البحر الأحمر، على مدار القرنين التاسع عشر والعشرين، ليس إلا مجرد امتدادا لقناة السويس، منذ عام ١٨٦٩م، وعلى الرغم من أن المضائق المطلة عليه شهدت حروبا واضطرابات كبيرة، إلا أن باب المندب لم يغلق إلا مرتين في عام ١٩٥٦، ثم عام ١٩٦٧م وقد واجه البحر الأحمر، على مدى العقدين الماضيين وحتى مطلع الألفية الثالثة عام ٢٠٠٠م، أعمال قرصنة وبعض الأنشطة التي تهدد حركة الملاحة الدولية International Navigation على نحو دفع القوي الدولية ذات المصلحة إلى تشكيل مجموعات عمل متعددة الجنسيات خاصة بحماية أمن الملاحة البحرية ومواجهة أعمال القرصنة سواء التي كان يقوم بها قراصنة صوماليون، أو العمليات التي كان ينفذها تنظيم القاعدة في شبه الجزيرة العربية، أو الحوثيين في اليمن.

ويشير بناء الصين أول قاعدة بحرية عسكرية لها في جيبوتي على مدخل مضيق باب المندب، عام ٢٠١٧م، وقبلها بناء اليابان قاعدة بجيبوتي عام ٢٠٠٩م، إلى اهتمام القوي الاسيوية الصاعدة في مشاركة أوروبا والولايات المتحدة مسألة تأمين حرية الملاحة؛ باعتبارها أولوية استراتيجية. ومع تعدد الرؤي الدولية، بعد نهاية الحرب الباردة عام ١٩٩١م، باتت ساحة البحر الأحمر أكثر تشعبا وتعقيدا، مما دفع القوي الإقليمية الساحلة به لأن تكون أكثر إصرارا على التوصل لوثيقة تعاون جماعي بين دول المنطقة (collective cooperation) يمكن تسميته برؤية الأفرابيا (Afrabia) بوصفها منظور يتجاوز التفاعل بين حركة (Pan-Africanism) أو (Africanity) والشخصية العربية (Arab Identity) ذات الهوية الثقافية والحضارية المؤثرة على مجتمعات شرق أفريقيا.

وبافتراض أن الشمال الأفريقي يعد جزءا لا يتجزأ من القارة الأفريقية، فلماذا لا تكون شبه الجزيرة العربية أيضا امتدادا لها؟ وإذا كان البحر الأحمر هو الفاصل الذي يحدد أين تنتهي أفريقيا فإن الروابط التاريخية والحضارية والثقافية التي تجمع الدول المطلة عليه تجعل منه عامل توحد أكثر من كونه عامل تقسيم. كما أن فكرة إقامة تكتل دول البحر الأحمر، سبق وطرحتها مصر والسعودية، منذ سبعينيات القرن العشرين، إذ تنظر مصر دائما عبر التاريخ إلى منطقة البحر الأحمر وباب المندب وخليج عدن والقرن الأفريقي باعتبارها امتدادا طبيعيا وحيويا Lebensraum للشخصية المصرية، وزاد ذلك في العصر الحديث، بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية، عام ١٨٦٩م.

ثم أحيت الأطراف العربية والأفريقية: مصر والسعودية والأردن والسودان واليمن وإريتريا وجيبوتي والصومال مشروع منتدى البحر الأحمر مرة أخرى، حيث وقعت بالرياض على ميثاق تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية المطل على البحر الأحمر وخليج عدن، في ٦ يناير ٢٠٢٠م، ويكمن خلف هذا التحالف الأفرو عربي اعتبارات أمنية واقتصادية واستراتيجية أبرزها تأمين باب المندب من أي



تهديدات لحرية الملاحة التي تمر عبره في الاتجاهين وصولاً إلى قناة السويس، ودول البحر المتوسط وغرب أوروبا والخليج وشرق وجنوب شرق آسيا.

وعلى الرغم من عدم وجود تصور لإنشاء قوة عسكرية تحت مظلة هذا الكيان، إلا أن هذا التكتل يسعى إلى تحقيق أهداف اقتصادية تتمثل في تعزيز التجارة، واحتواء أي مشكلات تطرأ على الإقليم، سواء من دول أو جماعات تهدد حركة الملاحة الدولية. إلا أن بعض مراكز الأبحاث

الدولية طرحت تساؤلات بهذا الشأن منها: ما هي معايير العضوية بهذا المنتدى؟ وماذا عن الدول الحبيسة ذات المصالح الكبرى بالإقليم مثل إثيوبيا، التي تسعى بدورها لبناء أسطول بحري وقاعدة في بعض دول المنطقة المطل على خليج عدن؟

وثمة **رؤية أفريقية** تعبر عن مفهوم الجامعة الأفريقية (Pan Africanism) دار نقاش بشأنها، ولا يزال دائراً، في أروقة الاتحاد الأفريقي، خاصة فيما يتعلق بتطوير سياسة واضحة لتحقيق السلام والأمن في «الفضاء المشترك» (backyard) أي البحر الأحمر وخليج عدن، بما في ذلك إقامة شراكة أمنية وسياسية مع مجلس التعاون الخليجي. حتى عقد اجتماع بالخرطوم، في أكتوبر ٢٠١٧م، برعاية الاتحاد الأفريقي، ضم ممثلي دول شمال شرق أفريقيا والشركاء الدوليين (الاتحاد الأوروبي بشكل رئيسي) لتوسيع جدول أعمال السلام والأمن في القرن الأفريقي ليشمل البحر الأحمر أيضاً. وبالفعل قامت الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية «الايجاد» (IGAD) بتأسيس مجموعة عمل معنية بالبحر الأحمر وخليج عدن خلال اجتماع لجنة سفراء الإيجاد، في أبريل ٢٠١٩م.

بينما تركز **الرؤية الأوروبية** على الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ومضيق باب المندب من منظور التجارة الأوروبية، ولذا طرح الاتحاد الأوروبي فكرة عقد منتدى للبحر الأحمر يضم دول القرن الأفريقي ودول الخليج والولايات المتحدة وأصحاب المصلحة الدوليين الآخرين. ومن الناحية الواقعية يشارك الاتحاد الأوروبي بقوة في القرن الأفريقي من خلال الحوار السياسي والأمني والدفاعي المشترك، مثل البعثة الأوروبية لبناء القدرات البحرية لدول منطقة القرن الأفريقي والمحيط الهندي، بناء القدرات البحرية لمكافحة عمليات القرصنة البحرية. ومن المعروف أن الاتحاد الأوروبي لديه ممثلاً خاصاً في القرن الأفريقي تتمثل مهمته في المساهمة في الجهود الإقليمية والدولية لتحقيق سلام وأمن وتنمية دائمين بالمنطقة، وتعزيز مصالح ونفوذ الاتحاد الأوروبي في القرن الأفريقي.

أما **الرؤية الأمريكية**، فق ظل البحر الأحمر بأهميته الاستراتيجية المتزايدة موضع اهتمام الإدارات الأمريكية، على اختلاف عهدها بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، من منظور استراتيجي لقوة البحر (Sea power) فصدر مبدأ نيكسون (١٩٦٩م) ومبدأ كارتر (١٩٧٦م) ومبدأ ريجان (١٩٨٢م) ومبدأ بوش الأب (١٩٩٠م) ثم كرس معهد الولايات المتحدة للسلام جهده في التركيز على منطقة البحر الأحمر، بما فيها الدعوة لتعيين مبعوث أمريكي خاص للبحر الأحمر. كما طرح مبادرة البحر الأحمر بهدف لسد الفجوة في تحليل طبيعة العلاقة التي تربط منطقة الشرق الأوسط بالقرن الأفريقي، مع ضرورة التعاون مع صانعي السياسات بالولايات المتحدة وأوروبا وآسيا؛ للتغلب على العقبات المؤسسية التي قد تعرقل التعاون المشترك (يشمل تعريف البحر الأحمر وفقاً لهذه المبادرة القرن الأفريقي والخليج ومصر).

طموح أثيوبيا البحري بالقرن الأفريقي:

ألقى رئيس الوزراء الإثيوبي «أبي أحمد» خطاباً أمام البرلمان، يوم ١٣ أكتوبر ٢٠٢٣م، تناول الضرورات الوجودية لبلاده، منها ضرورة الوصول إلى منفذ بحري دائم ومستدام ومستقل. ملمحاً إلى حقها الطبيعي في الولوج إلى البحر الأحمر، ومنوهاً إلى أن البحر الأحمر ونهر النيل متشابكان مع أثيوبيا ومحددان مصيرها، بل يمثلان أساساً إما لتنميتها أو تدميرها. ومن ثم سوف يتطرق التحليل هنا للإجابة على: لماذا تسعى أثيوبيا للحصول على منفذ على البحر الأحمر؟ وما هو الحق القانوني في الوصول إلى هذا المسعى؟ وكيف يؤثر هذا القرار على الأمن والاستقرار والسلام في القرن الأفريقي؟ من المعروف أن أثيوبيا تعتبر منطقة القرن الأفريقي وحوض النيل وهضبة البحيرات العظمى الاستوائية منطقة نفوذ لها ومجال حيوي للهيمنة والتوسع؛ نظراً لطموحها في أن تصبح أحد أهم

أقطاب القارة الأفريقية. سواء من ناحية الدوافع الاقتصادية أو السياسية أو الأمنية أو الاستراتيجية. عن طريق تعزيز مكانة إقليمية تمكنها من لعب دور مهم في معادلة أمن البحر الأحمر، وصولاً إلى امتلاك قواعد بحرية بالقرب من باب المندب، بذريعة تعزيز التجارة وحماية مرور التجارة الدولية والملاحة، وتقديم نفسها طرفاً في المعادلة الإقليمية الخاصة بأمن القرن الأفريقي.

غير أن رد **إريتريا** على الخطاب رئيس الوزراء الأثيوبي جاء سريعاً، عبر بيان لم يتعد أربعة أسطر، وصفه بأحد «القبيل والقال حول المياه والمنافذ البحرية» كما اعتبرت وسائل إعلام **جيبوتي** أن مطالبات أثيوبيا ما هي إلا «مزاعم تتجاوز الواقع الجغرافي والتاريخي لأثيوبيا ودول المنطقة» في إشارة إلى استخدامها لموانئ جيبوتي، منذ تسعينيات القرن العشرين، لتسهيل تجارتها مع العالم الخارجي. أما **الصومال**، فقد رفض وزير الدولة للشؤون الخارجية دعوة أثيوبيا لإجراء مفاوضات بشأن إمكانية الوصول إلى أحد موانئها، مع التأكيد على التزام بلاده بتعزيز السلام والأمن والتجارة والتكامل الإقليمي بالمنطقة. مع الإشارة إلى أن ذلك لا يعني السماح بمنح أثيوبيا إمكانية الوصول إلى البحر الأحمر؛ إدراكاً منها أن أثيوبيا تسعى لأن تصبح القوة الإقليمية المهيمنة بشرق أفريقيا والقرن الأفريقي وفي تحد لهذا الموقف الصومالي، وقع رئيس وزراء أثيوبيا مع رئيس إقليم أرض الصومال «صومالي لاند» الانفصالي «موسى عبدي» يوم الاثنين الأول من يناير ٢٠٢٤م، «مذكرة تفاهم تاريخية» في أديس أبابا تمهد الطريق لأثيوبيا للوصول إلى منفذ بحري وتحقق تطلعاتها للوصول إلى الموانئ البحرية. كما أشارت المذكرة إلى تعزيز العلاقات السياسية والدبلوماسية بين الجانبين.

وقد جاء رد فعل مقديشيو سريعاً وواضحاً، فأصدرت بياناً رسمياً اعتبرت فيه أن الاتفاق الذي أبرمه إقليم أرض الصومال الانفصالي؛ لتمكين أثيوبيا من استخدام ميناء بربرة (Berbera) على البحر الأحمر لاغ ولا أساس له من الصحة. وأن تصرف أثيوبيا الذي يشمل اعترافها بهذا الإقليم دولة مستقلة، عندما يحين الوقت المناسب، يشكل خطراً على الاستقرار والسلام بالمنطقة. كما أعلنت استدعاء سفيرها في أثيوبيا للتشاور. ثم أعلنت **مصر** موقفها، خلال المؤتمر الصحفي الذي عقد بالقاهرة، في ٢١ يناير ٢٠٢٤ بين الرئيس السيسي والرئيس الصومالي «حسن شيخ محمود» حيث أكد السيسي بأن الاتفاق بين أرض الصومال وأثيوبيا غير مقبول لأحد، وأن مصر لن تسمح بتهديد وحدة واستقرار الصومال، أو المساس بسلامة أراضيه. وأن محاولة القفز على أرض من الأراضي لمحاولة السيطرة عليها لن يوافق أحد عليها. فيما أكد حسن شيخ محمود بأن مصر تعتبر

حليفا تاريخيا ودولة شقيقة وصديقة للصومال. وأن الصومال يندد بعدوان إثيوبيا على أرضه، وبهذا الاتفاق الذي يمنحها منفذا على البحر الأحمر بطول ٢٠ كيلو متر لمدة ٥٠ عاما في ميناء بربرة، ويسمح لها بامتلاك قاعدة عسكرية ومنطقة بحرية تجارية أيضا.

الموقف السياسي والقانوني:

أولا: فقدت إثيوبيا إمكانية الوصول إلى البحر الأحمر، عقب حصول إريتريا، الواقعة على سواحل البحر الأحمر وتضم موانئ مصوع وعصب وجزر دهلك، على استقلالها عام ١٩٩٣م، بموجب الاستفتاء الذي أجري عام ١٩٩١م، في أعقاب الكفاح المسلح الذي قادته إريتريا ضد إثيوبيا، في عهد «هياسيلاسي» و«منجستو» فيما بين عامي ١٩٦١ و ١٩٩١م ويؤكد هذا الاتفاق محاولات إثيوبيا المتتوية للاستيلاء على جزء من ميناء بربرة بإقليم صوماليلاند المنفصل عن حكومة مقديشيو المركزية منذ عام ١٩٩١م وأطماعها أيضا في موانئ القرن الأفريقي وخليج عدن. كما يجدد أيضا التوتر والصراع التاريخي الذي ميز العلاقة بين الدولتين، فقد اندلعت حربان بينهما بمنطقة الأوجادين المتنازع عليها، نشبت الأولى بين عامي ١٩٦٣ و ١٩٦٤م في عهد الامبراطور هياسيلاسي، والثانية بين عامي ١٩٧٧ و ١٩٧٨م، أيام نظام منجستو هايلي مريام، الذي صرح عام ١٩٩١م، قبيل نهاية حكمه ونفيه، بأنه استطاع تفكيك الدولة الصومالية.

ثانيا: اعتمد الرئيس الصومالي حسن شيخ محمود قانونا، أقره البرلمان، بإلغاء الاتفاق الذي أبرمه إقليم أرض الصومال مع إثيوبيا، كما دعت الصومال الأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي وجامعة الدول العربية ومجموعة شرق أفريقيا وهيئة «الايجاد» (IGAD) لمساندة حقها في الدفاع عن سيادته وإرغام إثيوبيا على الالتزام بالقوانين الدولية. فيما اعترضت مصر صراحة وجيبوتي وإريتريا والاتحاد الأوروبي والجامعة العربية ودول أخرى على الاتفاق المذكور، وحثت إثيوبيا على احترام مبدأ سيادة الدول وسلامة أراضيها وفقا للقانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة.

ثالثا: يعد احترام سيادة الدول مبدأ أساسيا في العلاقات الدولية، منذ نشأة القانون الدولي بصدور كتاب «هوجو جروشيوس» أبو القانون الدولي، عام ١٦٢٥م، تحت عنوان «في الحرب والسلام» (on the War and peace) وما اقرته معاهدة وستفاليا، عام ١٦٤٨م، بشأن إقرار مبدأ السيادة (Sovereignty) والدولة الوطنية (Nation State) ومبدأ سيادة الدول وسلامتها الإقليمية (Territorial integrity & Sovereignty).

ثالثا: من المعروف أن لأثيوبيا مصلحة استراتيجية في الوصول إلى جميع الموانئ البحرية بمنطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي، في إطار استراتيجية يركز عليها أبي أحمد، منذ العام ٢٠١٨م، بعد تسلمه السلطة وتسوية الخلافات مع إريتريا، وتبني دبلوماسية الموانئ بوصفها جزء من مشروع إثيوبي طموح لتوحيد القرن الأفريقي ككتلة اقتصادية، يلعب سلاح البحرية فيها دورا بارزا. وذلك بهدف التغلب



على المعوقات الجغرافية التي جعلت من أثيوبيا دولة حبيسة (Landlocked countries in Africa) خاصة بعد استقلال إريتريا عام ١٩٩٣م، واستئثارها بالساحل المطل على البحر الأحمر، وموانئ مصوع وعصب وجزر دهلك الاستراتيجية عند باب المندب. الأمر الذي اضطرها لأن تعتمد على ميناء جيبوتي في تجارتها الخارجية، خاصة مع تفكيك أسطولها البحري

رابعا: تفاجئت دول الإقليم والعالم بالاتفاق الذي أبرمه

رئيس وزراء الأثيوبي مع رئيس إقليم أرض الصومال الانفصالي غير المعترف به، وحاول بموجبه فرض سيادة بلاده على ميناء بربرة الاستراتيجي، ثم على خليج عدن. خاصة أنه نوه إلى أن بلاده، التي يبلغ عدد سكانها ١٢٠ مليون نسمة تقريبا، لن تظل حبيسة أبد الدهر في سجن الجغرافيا وأن حصولها على منفذ بحري مستدام مسألة حيوية بالنسبة لها. وألح إلى أنها ستسعى إلى الحصول على هذا الحق بالسلم أو القوة، مشيرا في حديثه إلى أن النيل والبحر الأحمر هما الأساس لتطوير إثيوبيا. وبما أن رئيس أرض الصومال سمح في الاتفاق لأثيوبيا بفرض سيادتها العسكرية والتجارية على ميناء بربرة لمدة ٥٠ عاما، فإن هذا يعني قانونيا أن هذه الأرض سوف تصبح ملكا للحكومة الإثيوبية وتحت إدارتها المباشرة.

خامسا: بالنظر لطبيعة الجغرافيا السياسية، هناك حوالي ٤٤ دولة حبيسة (Landlocked tates) بالعالم، منها دول قريبة من أثيوبيا، مثل أوغندا وجنوب السودان ومالاوي ورواندا وبورندي، لم تتمرد على سجن الجغرافيا، وتسعى للنمو وأداء دور إقليمي. إلا أن التمرد الإثيوبي على حقائق الجغرافيا يشير إلى أنها عازمة على التمدد في المجال الحيوي لجيرانها مدعومة ببعض القوى الخفية اقليميا ودوليا غير مكنتية بموانئ جيبوتي وكينيا، طمعا في ميناء تديره بنفسها لتعزيز سيادتها العسكرية والسياسية

ويكون لها دور فاعل ومؤثر في تأمين الممر البحري الحيوي للبحر الأحمر. وهو ما يعني عودتها مرة أخرى للمشاركة في ترتيبات هذا الممر الحيوي والاستراتيجي للملاحة الدولية بين الشرق والغرب. أي أننا لسنا أمام اتفاق لتعزيز التجارة فقط، بل أمام اتفاقية لها أبعاد جيوسياسية (Geo-politics) وجيواستراتيجية (Geo strategy) ستكون لها تداعيات أمنية كبيرة على الاستقرار بالمنطقة. وقد تمضي أثيوبيا، بسبب الخطوة الدولية التي تتمتع بها، في صفقتها دون اكتراث بردود أفعال دول الجوار، وليس مستبعدا أن تكون قد حصلت قبل توقيع هذا الاتفاق على موافقة بعض الأطراف الإقليمية أو الدولية، ومنحتها غطاء شرعيا للمضي قدما نحو تحقيق أهداف غير مشروعة أو قانونية تؤثر إن عاجلا أو آجلا على السلم والأمن الإقليمي منطقة القرن الأفريقي كافة.

أهم المراجع

- ١- محمد السيد سليم: تطور السياسة الدولية في القرن التاسع عشر والعشرين، دار الفجر الجديد، القاهرة الطبعة الثالثة ٢٠٠٨
- ٢- سمعان بطرس فرج الله: العلاقات السياسية الدولية في القرن العشرين مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ١٩٧٤
- ٣- بيير رنوفان: تاريخ العلاقات الدولية، ترجمة د. جلال يحيى القاهرة دار المعارف ١٩٧٩
- ٤- صلاح الدين عامر: مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية القاهرة ٢٠٠٧
- ٥- السفير الدكتور عادل السالوسي: البحر الأحمر والقرن الأفريقي مجلة الدبلوماسية العدد ٢٧٠ / ٢٧٢ أغسطس / أكتوبر ٢٠١٨