

العنوان	ضمان أمن وسلامة البحر الأحمر وفق قواعد القانون الدولي والتشريع الوطني
الباحث	حيدر قاسم فتيني شيني
المشرف لعلمي	أ.د. علي قائد أحمد الجوباني
التخصص	القانون الدولي العام
الكلية	كلية الحقوق
الجامعة	جامعة عدن
البلد	الجمهورية اليمنية
السنة	٢٠١١م
الدرجة العلمية	ماجستير

ملخص الدراسة

بعد أن أظهر الباحث أهمية بحثه ناقش بطريقة علمية وقانونية هدف بحثه المتضمن في الوضعية القانونية في البحر الأحمر وخليج عدن عبر العصور القديمة والوسطى، والعصر الحديث متناولاً العوامل التي جعلت الدول تهتم بهذا الجزء المائي الهام من العالم، كملتقى للحضارات القديمة والوسطى.

والأهمية الاقتصادية والإستراتيجية التي أمتاز بها في العصر الحديث مبيناً قواعد القانون الدولي والتشريعات الإقليمية الوطنية لدول المنطقة ومنها الجمهورية اليمنية لتبين قواعد قانونية حديثة لكيفية مرور السفن التجارية والعسكرية والاستخدام الأمثل لمضيق باب المندب مبيناً حقوق وواجبات الدول الساحلية وغير الساحلية في مياه البحر الأحمر والمحيط الهندي وجميع الدول المبحرة في هذه المياه في الحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة.

وقد تم تقنين قواعد قانونية دولية تنظم الملاحة في البحار الإقليمية والمياه الدولية مبينة الحقوق والواجبات لجميع الدول المشاطئة وغير المشاطئة التي تبحر في المضائق الدولية والبحر الإقليمي للدول الساحلية، عُرفت باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي بدأ العمل بها في ١٦ نوفمبر ١٩٩٤م، وانعكس ذلك في إصدار قوانين من قبل الدول ومنها الدول المشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن، ومن ثم فقد انعكست تلك الجهود للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن سواءً على المستوى الإقليمي أو الوطني، إذ هرعت الدول بصورة مشتركة أو انفرادية لوضع القوانين التي تحمي بيئتها البحرية الداخلية، ومن ضمنها الجمهورية اليمنية التي نشطت في وضع القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث لما تمثله من أهمية في ظل وجود مساحة كبيرة من البيئة البحرية اليمنية التي تزيد عن ألفين وخمسمائة ميل بحري في البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي. لذلك أظهرت اهتمامها في هذا المجال بتشريع قوانين عديدة تحمي البيئة البحرية من التلوث كالقرار الصادر بالقانون رقم (١١) لسنة ١٩٩٣م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث، والقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤م بشأن القانون البحري والقانون رقم (١٦) ٢٠٠٤م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث والقانون رقم

(٢٦) لسنة ١٩٩٥م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث والقانون رقم (٣٧) بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

النتائج :

١- نتيجة للأهمية الإستراتيجية لموقع البحر الأحمر فقد ظل على مر العصور مطمحاً للقوى الكبرى دائماً بهدف السيطرة عليه لتتحكم في تجارة الشرق ويكون لها السيادة على شعبه.
٢- مرت الأهمية الاقتصادية والأمنية للبحر الأحمر في العصر الحديث بثلاث مراحل متعاضمة:-
المرحلة الأولى: امتلك فيها البحر الأحمر أهميته الاقتصادية والأمنية من كونه معبر تجاري وعسكري يتوسط قارات العالم القديم (آسيا ، أفريقيا ، أوروبا).
المرحلة الثانية: وزادت فيها أهميته الاقتصادية والأمنية كنتيجة لافتتاح قناة السويس في عام ١٨٦٩م.

المرحلة الثالثة: وتعاضمه أهميته الاقتصادية والأمنية، بتأثير اكتشاف النفط في الدول المطلة عليه.
٣- بعد غياب الاتحاد السوفيتي من على المسرح الدولي، وغياب إستراتيجية أمنية عربية أصبح البحر الأحمر ساحة نفوذ أمريكية - اسرائيلية. وتبني إسرائيل إستراتيجيتها على السعي إلى تدويل باب المندب ومجموعة الجزر العربية، التي تتحكم فيه. وتعزيز علاقاتها بالدول الأفريقية في حوض البحر الأحمر، أو القريبة منه، مثل إريتريا وإثيوبيا وكينيا، وذلك بإمدادها بالأسلحة والخبرات والمعدات الزراعية، مقابل استخدام إسرائيل موانئها وأراضيها، وإقامة قواعد عسكرية ومراكز مراقبة، خاصة في الجزر الإريترية، مثل دهلك، وحالك، وفاطمة، ومينائي عَصَب ومصَوَّع.

٤- إن كثافة الأساطيل الغربية والآسيوية المنتشرة في البحر الأحمر وخليج عدن، بدعوى مكافحة القرصنة، يمثل تهديداً للأمن القومي للدول المطلة عليها. وقد يؤدي هذا الانتشار إلى تدويل البحر الأحمر.

٥- أن حوادث القرصنة البحرية في السواحل الصومالية وخليج عدن خلال الفترة ٢٠٠٣ : ٢٠١٠م قد بلغت (٢٢٥٨)، ويقدر خبراء الأمم المتحدة بان التكلفة الاقتصادية للقرصنة (٥ : ٧) مليار دولار. وقد أصبحت القرصنة تهدد مباشر أمن واستقرار دول المنطقة بوجه خاص وأمن وسلامة الملاحة الدولية بوجه عام.

٦- إن كل ما اتخذته المجتمع الدولي، سواء عبر اتفاقية جنيف أو اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م ، لم يكن كافياً لدرء مخاطر القرصنة. ويرى الكثير من المتخصصين أن ثمة قصور شديد ينتاب القانون الدولي والمحلي على السواء فيما يتعلق بملاحقة القرصنة.

٧-تعتبر الشريعة الإسلامية القرصنة من جرائم الحرابة والإفساد في الأرض؛ لأنها تتضمن انتهاك حرمت الأنفس والأموال، ويترتب عليها ترويع وتخويف الناس وإلقاء الرعب في قلوبهم، عن طريق قطع الطريق البحري أو الجوي على السفينة أو الطائرة أو إعاقتها عن استكمال رحلتها في البحر أو الجو، ويحدد القرآن عقوبة الحرابة جزاءات القتل أو الصلب أو التقطيع أو النفي حسب درجة الجرم الذي ارتكبه المحارب.

٨- أن الاتفاقية العامة للبحار ١٩٨٢م اهتمت اهتماماً كبيراً بقضايا حماية البيئة البحرية من التلوث أوردت كثير من الأحكام التفصيلية لجملة من مصادر التلوث ، إلا أنها استثنت بعض الوسائل والأدوات الملوثة وأحالت كثير من القواعد والمعايير إلى القوانين الوطنية وتركت لها السلطة التقديرية في وضع القوانين الوطنية ، مشترطة ألا تتجاوز الحد الأدنى للمعايير الدولية رغم ذلك فإن القانون الدولي لم يتوصل إلى قواعد ومعايير موحدة على المستوى الدولي.

٩- أن اتفاقية جدة اهتمت بحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث إلا أنها لم تسلم ما وقعت فيه سابقتها من الاتفاقيات العالمية ،فقد أوردت شروط الإجماع في اتخاذ قراراتها في الإجراءات الموضوعية ،وهي من الأمور التي يستحيل الوصول إليها.

١٠- أن الجمهورية اليمنية قد اهتمت بحماية البيئة البحرية من التلوث ، ألا أن المادة رقم (٨ ، ٩) من القانون رقم (٣٧) ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي ...، قد ظهرت على جانب من الركة في

الصياغة وعدم الدقة على النحو الذي يظهر ارتباك المشرع اليمني أثناء تشريعها. كما أن القانونين رقم (١١) ١٩٩٣م بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث، والقانون رقم (٢٦) ١٩٩٥م بشأن حماية البيئة البحرية، قد وقعا بنفس العيوب الموضوعية التي وقع فيها سابقاً المشار إليه سابقاً.

١- أصدرت المملكة العربية السعودية تشريعات مختلفة بشأن حماية البيئة وأهميتها إلا أنها لم تنظر قوانينها البيئة إلى كافة عناصر البيئة وكافة الأضرار المحدقة بها، ولم تتناول الحماية من الحوادث النووية والإشعاعية السامة التي يمكن أن تسببها السفن النووية والسفن المحملة بالنفائات النووية للبيئة.

التوصيات والمقترحات :

١- أن ضمان وسلامة البحر الأحمر يتحقق بضمان أمن واستقرار الدول المطلة عليه اقتصادياً وسياسياً وأمنياً ، ولم يتحقق ذلك إلا بإشاعة الديمقراطية والتوزيع العادل للثروات والسلطة والدعم الدولي لدول المنطقة .

٢- على الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن أن تكثف دورياتها في حراسة المنطقة ومطاردة القرصنة وذلك بتدريب جيش قوي في كل دولة من دول المنطقة. مكون من خفر السواحل مجهز بأحدث الأساطيل البحرية ومجهز بأحدث الوسائل التقنية والتكنولوجية الحديثة لحماية وحراسة المنطقة .

٣- أن تسعى دول المنطقة برفع مستوى الوعي البيئي ، وإشراك المجتمع في الدفاع عن البيئة البحرية ، وتعميق ونشر التوعية البيئية بأضرار التلوث البحري عبر وسائل الإعلام المختلفة .

٤- إعداد خطط وطنية وإقليمية لمواجهة حوادث التلوث البحري لجميع الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن

٥- مراجعة أحكام الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية ونأمل منها تصويب الأخطاء اللغوية والموضوعية ، ومعالجة جوانب القصور التي أشير إليها في الأطروحة .

٦- أن تلزم الدول بما جاء في اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢م الذي يحظر فيه حظراً مطلقاً على الدول الصناعية رمي مخلفاتها النووية والإشعاعية السامة وما يحث في الأونة الأخيرة من رمي تلك المخلفات السامة في سواحل الدول النامية والفقيرة منها كالصومال وغيرها مما يسبب أضراراً جسيمة على البيئة البحرية ولقداحة نتائجها التي قد تمتد إلى أجيال مقبلة.

٧- إنشاء محكمة إقليمية متخصصة تعتنى بحماية البيئة .

٨- على مجلسي النواب والوزراء في الجمهورية اليمنية بمراجعة القوانين والقرارات الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث بإحالتها إلى خبراء في مجال القانون على النحو الذي ينقياها من الأخطاء والنواقص الموضوعية ، كما ندعو إلى تشديد العقوبات المقررة فيها وتحديثها تحديداً دقيقاً يتناسب مع حماية البيئة البحرية من التلوث .

٩- التعاون الدولي والإقليمي لإنهاء الوضع الإنساني والأمني الخطير والمتدهور في الصومال، والحفاظ على أمن واستقرار اليمن حتى لا تتحول إلى دولة فاشلة.

١٠- تعاون المجتمع الدولي وفي مقدمته الدول العربية في قمع القرصنة إلى أقصى حد ممكن في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة وذلك وفقاً للمادة (١٠٠) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م.

١١- إنشاء مركز لمكافحة القرصنة يكون مقره اليمن على اعتبار أنها تشرف على مساحة كبيرة جداً من الشواطئ سواء في البحر الأحمر أو خليج عدن أو بحر العرب.

١٢- على الدول المشاطئة أن تسن في تشريعاتها القانونية حد الحرابة على جريمة القرصنة بل قاعدة من قواعد القانون الدولي لردع ظاهرة القرصنة التي باتت تشكل خطراً ليس على الدول المشاطئة فحسب وإنما على الملاحة الدولية وعلى السلم والأمن الدوليين.

Abstract

The features of international conflict in the region has emerged as the coming of foreign colonizer to control the Red Sea and Horn of Africa, as well as control the most important sea ports such as Bab al mandab strait, the Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, the Suez Canal. The area of Bab al mandab witnessed and still see international competitive, because it represents a the strategic site which controls ways of international navigation between East and West.

As a result of the deteriorating political situation in Somalia, led to the emergence of the phenomenon of piracy, where acts of piracy off the Somali coasts particularly increased in recent, in the Gulf of Aden, in general. the fact that piracy is a universal crime because it exposes the international shipping in risk, according to that the security council issued on the seventh of October 2008 a resolution No. (1838) and calls upon the resolution adopted under Chapter VII of the Charter of the United Nations for states interested in the security of maritime activities to actively participate in the fight against piracy on the high seas off the coast of Somalia. In particular, by deployment of naval vessels and military aircraft, in accordance with international law.. However, countries in the region believes that the density of western and Asian vessels in Somalia, in the Red Sea and Gulf of Aden, claiming the anti-piracy will pose a threat to Arab national security, and this could lead to capturing to the Red Sea.

The identification of the elements of pollution resulting from man-made harm to the marine environment and interests associated such as environmental pollutions resulted from the oil pollutants, and ships, and dumping of wastes from ships and aircraft-whether from or through the atmosphere and the processes resulting from the exploration and exploitation of the marine environment, and pollution from land-based sources- that are harmful to the marine environment in all parts of the regional heat and the Contiguous Zone and Exclusive Economic Zone and Continental Shelf, and the high seas.

These efforts have shown it's effects in a number of global conventions, which began to address bound to protect the marine environment from pollution at the global level, has followed this gradually as it began to certain types of pollutants; Such as those concluded in London in 1954 and its amendments in (62.69, 1971), associated with the source of oil contaminants, followed by those associated with the organization of the rules of intervention of the Coastal States of the targeted vessel accidents tankers carrying material transport and concluded for this particular the Brussels Convention 1969.

The Conventions of London 1972, and Oslo in 1972, which had been placed for the source of pollution from ships, aircraft, caused by dumping of wastes and pollutants, and in London in 1973 the London Convention and its Protocols signed on the source of pollution damage from ships resulting from normal traffic.

The efforts of the international community culminated to arrive at a general convention to protect the marine environment in general from all sources of pollution. It is the United Nations Convention of the Seas in 1982. Specially, it is summarized in the 12thpart of them to address the subject directly. In addition to legislation and environmental protection laws issued by the countries of the region for the development of legal rules stricter and more precise fit with the special situations of the marine environment. Researcher had identified the most prominent of international efforts at the regional level and internal protection of the marine environment from pollution, and gave care to a special status of the Red Sea and Gulf

of Aden, Jeddah Convention 1982 to protect the environment of the Red Sea and Gulf of Aden from pollution. It is therefore a result of these efforts to countries bordering the Red Sea and Gulf of Aden only at the regional level or national level, as it rushed States jointly or individually to develop laws that protect the marine environment of the Interior, including the Republic of Yemen, which has been active in the development of national laws relating to the Protection of the Marine Environment from pollution as it represents the importance in the presence of a large area of the Marine Environment of Yemen, which more than two thousand nautical miles in the Red Sea and Gulf of Aden and the Arabian Sea and the Strait of Bab Al-mandab punctuated by the crowd movement of ships and tankers as contaminated marine environment.

Therefore, interest showed in this area in which legislation several laws to protect the marine environment from pollution such as resolution by Law No. (11) for the year 1993 on the protection of the marine environment from pollution, has separate provisions relating to that associated with pollution from ships, and land-based sources. It also cited the sanctions in violation of the provisions and rules. In spite of its importance in the protection of the marine environment from pollution, but it deals with one type of pollution is the pollution of the environment with oil, did not refer to the pollution of the marine environment from damage to nuclear material or radioactive waste toxic carried by foreign vessels. But the legislators Yemeni remedy this deficiency, the issuance of Law No. (26) for the year 1995 on the protection of the marine environment from pollution has been singled out Section IV to protect the environment from pollution in the articles (62.63) on the organizing of the rules and conditions of validity of the sailing ships. It is noted that Article (54) of this law did not absolutely prohibit the transfer of hazardous waste of nuclear and chemical weapons into the country. It was better that the Yemeni legislator prohibits full passage of ships carrying nuclear waste and radioactive hazardous toxic on the lives of Yemeni citizens and the natural environment is not linked to the entry of ships to just link the Republic of Yemen to international conventions or to obtain permission and prior approval of the Yemeni authorities. The damage to nuclear waste and radiation in general, severely damaged by the magnitude of the results which may extend to future generations.

Law No. (16) 2004 on the protection of the marine environment from pollution, the law with its importance has not been without flaws gaps, whether linguistic or typographical flaws and point them out. Law No. (37) on the Territorial Sea and Contiguous Zone and Exclusive Economic Zone and Continental Shelf, where the Horde to the provisions on the identification of the Marine Environment of Yemen, which is consistent with the rules of international law of the sea, the rules that protect the marine environment from pollution has come with regard to grant the right of innocent passage foreign ships during their passage by sea levels. This law with its importance has not been without legal flaws, whether these defects or substantive defects of language, or you may be typing errors. As Saudi Arabia has issued some regulations on the prevention of marine environment from oil pollution. System of ports and harbors and lighthouses Royal Navy cartoon article number (7) issued on 24 Jumada II 1394 AH. And its Executive Regulations issued by the Minister of Transport on 9 Shawal in 1395, which included materials (311, 135) for the protection of the marine environment from oil pollution in most of them derived from the provisions of the International Convention for the Prevention of oil pollution concluded in London in 1954. In Egypt, the State focused on to protect the marine environment from oil pollution, was promulgated Resolution No. (280) for the year

1960 on the rules and systems that work in the ports and territorial waters. Also issued Presidential Decree No. (1948) for the year 1965 to prevent pollution of sea water in oil ... Also issued Law No. (4) 1994 regarding the environment. it moved the message from the General to ensure the security and safety of the sea according to international legislation to protect the marine environment from pollution. (a special study of the Red Sea and Gulf of Aden) to the existence of close links between the protection of marine environment, reviewed the quantum of legal rules, whether at the international level a regional (Convention Jeddah), or national legislation (Yemen, Saudi Arabia, Egypt) to protect the marine environment which is also addressed part of the study and analysis.

Methodology of the study and plan:

The researcher studied the rules of international and regional conventions of the countries in the region bordering the Red Sea and Gulf of Aden, relying on descriptive analytical method in the analysis of legal texts, and their effectiveness in maintaining regional security and the protection of the marine environment from pollution. the researcher will serve, as well as, the comparative method wherever circumstances require study. The material in this study consists of Introduction and two chapters and a conclusion, as follows:

General Introduction: the importance of dealing with the subject and motivated researcher to select the approach and research plan.

Chapter I: regional and international importance of the Red Sea, and its implications on security in the region.

Chapter II: the legal rules to ward off the dangers of piracy to the environment of the Red Sea and Gulf of Aden, and protect it from pollution.

Conclusions:

1. The fact that the density of scattered western and Asian ships in Somalia in the Red Sea and Gulf of Aden, claiming the anti-piracy, is like a threat to Arab national security, this deployment may lead to the internationalization of the Red Sea.
2. The issue of security and safety of the sea and the Gulf of Aden is the responsibility of the littoral states but not others.
3. Maritime piracy in the Somali coast and the Gulf of Aden is a direct threat to the security and stability of the region in particular and the threat to the security and safety of international navigation World in general.
4. Israel seeks to achieve its goals, which is to control the Red Sea, and depends on American support and because of the weakness of the region.
5. Presence of naval warships that are nuclear fuel is a danger to the environment of the Red Sea and Gulf of Aden, which result in a threat to mankind for next generations.
6. The nuclear activities carried by Israel in (Eilat) constitute a danger to the environment of the Red Sea.
7. Process of over-fishing by overseas companies is a danger on the environment of the Gulf of Aden and Red sea. It also threatens the extinction of marine organisms.

Recommendations:

8. Researcher recommends for the countries bordering the Red Sea and Gulf of Aden to intensify patrols in guarding the area and chase the pirates, and the training of a strong army coach including the countries of the region as a whole component of the Coast Guard is equipped with modern naval fleets equipped with the latest technical means and modern technology to protect and guard the area.

9. awareness, community involvement in the defense of the marine environment, and deepens and spread Researcher recommends raising the level of environmental awareness of environmental damage to marine pollution through various media.
10. Preparation of national plans to address incidents of marine pollution for all the countries bordering the Red Sea and Gulf of Aden.
11. The researcher recommends review of provisions of international conventions, regional and global address deficiencies noted in the letter.
12. The researcher recommends the Red Sea countries to work on the development of mechanisms and legislation, strict working to prevent any legal person or legal entity of throwing industrial waste and nuclear radiation in the Red Sea environment and the punishment's deterrent both facilitated or assisted in the leakage of the waste in the waters of the Red Sea in a direct or directly.
13. In conclusion, I thank God Almighty, who helped me in completing this letter, despite what I faced of the difficulties.

المحتويات

الصفحة	الموضوع
1	المقدمة
8	مدخل التمهيدي :الأهمية الدولية والإقليمية للبحر الأحمر وانعكاساتها على أمن المنطقة.
10	المبحث الأول:الملامح التاريخية للبحر الأحمر وأهميته الاقتصادية.
11	المطلب الأول: البحر الأحمر وأهميته الاقتصادية في العصور القديمة والوسطى.
20	المطلب الثاني:الأهمية الاقتصادية والأمنية للبحر الأحمر في العصر الحديث .
41	الفصل الأول: حقوق وواجبات الدول المطلة عليه.
43	المبحث الأول:الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وأثر المتغيرات الدولية على أمنه.
44	المطلب الأول:الصراع الدولي للسيطرة على البحر الأحمر.
55	المطلب الثاني:حقوق وواجبات الدول الساحلية في البحر الإقليمي.
76	المبحث الثاني:خطورة القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن وأثرها على أمن المنطقة.
78	المطلب الأول:مفهوم القرصنة وتطورها التاريخي .
86	المطلب الثاني: القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن وانعكاساتها على أمن المنطقة.
96	الفصل الثاني: القواعد الدولية لدرء أخطار القرصنة وغيرها من التهديدات .
99	المبحث الأول : القواعد القانونية لدرء أخطار القرصنة من التلوث النفطي والنفايات النووية في البحر الأحمر وخليج عدن .
100	المطلبالأول:القواعد القانونية لدرء أخطار القرصنة
112	المطلب الثاني: القواعد القانونية للحد من التلوث النفطي والنفايات النووية في البحر الأحمر وخليج عدن .
122	المبحث الثاني: القواعد القانونية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث.
123	المطلب الأول: حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث في القوانين اليمنية.
147	المطلب الثاني:التشريعات الوطنية لدول المنطقة لحماية بيئة البحر الأحمر من التلوث (السعودية، مصر).
١٥٩	الخاتمة
١٦٤	الملخص باللغة الانجليزية
١٧١	قائمة المصادر والمراجع