

ميناء عدن 1960-1969م

(دراسة سياسية اقتصادية)

عبدالخالق عمر عفيف *

الملخص

كان ميناء عدن مركزاً حيوياً للنشاط التجاري والملاحي، ومحطاً رئيساً لخدمات السفن الوافدة والمغادرة والعابرة على طريق الملاحة الدولي، وذلك بفضل ما كان يقدمه من خدمات متكاملة، شملت التوكيلات البحرية والتموين وأنشطة الاستيراد والتصدير والتجارة الحرة "الترانزيت". وقد ارتادت الميناء أساطيل من السفن الأجنبية العملاقة، كانت لشركاتها مكاتب تمثيل في عدن قبل عام 1967م (قبل الاستقلال).

لقد اضطلعت أمانة الميناء بدور محوري في وضع خطط تطويره، بما يمكنه من مواكبة التحولات المتسارعة في تجارة الوقود، والتوسع المطرد في حركة التجارة العالمية. كما أسهمت التشريعات المنظمة في تنظيم النشاط التجاري والملاحي داخل الميناء، الأمر الذي جعله يحقق مستوى عالياً من التميز والقدرة التنافسية، ويضعه في موقع الصدارة مقارنة بالموانئ المجاورة. وبهذا بلغ الميناء أوج نشاطه، حيث قدم خدمات تجارية وملاحية ذات طابع عالمي.

غير أن هذا الازدهار لم يدم، إذ دخل الميناء مرحلة التراجع والانحسار، وتأثر نشاطه بفعل التطورات الخارجية والداخلية، لاسيما عقب إغلاق قناة السويس إثر الاجتياح الإسرائيلي في يونيو 1967، فضلاً عن صدور قانون المؤسسة الاقتصادية للقطاع العام والتخطيط القومي (التأميم) في 27 نوفمبر 1969.

كلمات مفتاحية: أمانة الميناء - الأرصفة والمراسي - السفن - نقابة الميناء - قانون التأميم.

المقدمة:

وتطوير البنية التحتية والخدمات التي وصل بها أوج نشاطه.

لا شك أن خبرة أمانة الميناء في مواجهة التحديات التي اعترضت نشاطه خلال الحرب العالمية الثانية، وما أعقبها من تراجع تموين السفن بالوقود إثر تأميم صناعة النفط في إيران، فضلاً عن إغلاق قناة السويس (1956-1957)، قد أسهمت في تعزيز قدرتها، على إدارة الأزمات بكفاءة. كما برز دورها في وضع الخطط الاستراتيجية لتطوير الميناء، الأمر الذي رسخ مكانته في مصاف

بعد استيلاء البريطانيين على عدن عام 1839م أعادوا رسم وتشكيل ملامح المنطقة المجاورة لعدن وصولاً إلى تعزيز وتأمين وجودهم الاستعماري الاستراتيجي في خطوة نحو إعادة النشاط التجاري والملاحي لمينائها. وهكذا برز دور عدن في خارطة المصالح البريطانية الدولية كنقطة اتصال بين مستعمراتهم التي لا تغيب عنها الشمس، وزاد الاهتمام أكثر من خلال تنظيم إدارة الميناء

* أستاذ مساعد - كلية التربية - عدن.

الموانئ العالمية الرائدة، وجعله من أكثرها نشاطاً تجارياً وملاحياً.

على أية حال كان للتطورات الداخلية والخارجية خلال مدة الدراسة أثر كبير على النشاط التجاري والملاحي للميناء، إذ شهدت عدن وجنوب الجزيرة العربية تحولات سياسية مهمة، عقب انتقال المشروع الفيدرالي من الرفوف إلى الواقع العملي، بإعلان قيام "اتحاد إمارات الجنوب العربية" في 11 فبراير 1959م (تكون من ست إمارات). وفي هذا السياق، جاءت زيارة وزير المستعمرات البريطاني المستر ماكلود (Macleod) إلى المنطقة في أبريل 1961م، سعياً لدمج عدن في الاتحاد وتشكيل حكومة موحدة. تبع ذلك عقد مؤتمرات لندن الدستورية (1962، 1964، 1965م) التي ناقشت جملةً من القضايا المتعلقة بضم عدن إلى الاتحاد، وتنظيم العلاقة بين عدن والاتحاد، والحفاظ على ذاتية عدن وغيرها من القضايا، وانتهت مجملها بالفشل، وتعثّر مشروع الاتحاد الفيدرالي.

في الوقت ذاته كان الحراك السياسي السلمي في أوجه، لاسيما مع طرح قضية الجنوب في أروقة الأمم المتحدة، وقبل أن يتطوّر الوضع إلى اندلاع كفاح مسلّح امتدّ لاحقاً إلى مدينة عدن، حيث انعكست الإضرابات وإعلان حالة الطوارئ سلّياً على نشاط الميناء.

تُعدّ أواخر ستينيات القرن العشرين المرحلة الأكثر تأثراً، لا سيما بعد اندلاع حرب الخامس من يونيو 1967م، وما ترتب عليها من إغلاق

قناة السويس، ثم رحيل البريطانيين عن عدن في 30 نوفمبر 1967م، وقيام الجمهورية التي أصدرت لاحقاً جملة من القوانين، مثلّت نقطة تحوّل حاسمة في تاريخ الميناء.

تكونت الدراسة من تمهيد يصف الميناء مكوناته وحدوده، وسبعة أجزاء؛ تناول فيها أولاً التطورات السياسية في عدن والمنطقة، وثانياً التعرف على العمل النقابي في الميناء، ثم تتبّع في في الجزء الثالث هيئة الميناء والتعديلات الأخيرة التي مهدت الطريق لتولى العناصر الوطنية إدارته بعد الجلاء البريطاني من عدن. ورابعاً استعرض الأرصفة والمراسي التي تكون منها الميناء في أوج نشاطه، ثم انتقلنا خامساً إلى خدمة الإرشاد البحري لما لها من أهمية في تنظيم الملاحة في الميناء، وتناول سادساً صيانة السفن وإصلاحها، كما استعرض سابعاً النشاط التجاري والملاحي من خلال الجداول الإحصائية، وفي الأخير سلط الضوء على حركة تموين السفن المختلفة بالنفط ومشتقاته، وتزويدها بحاجتها من المياه، وأنهيت الدراسة هذه بالخاتمة، وخلص فيها الباحث إلى أهم النتائج والاستنتاجات التي توصلت إليها، وقدمت قائمة بالمصادر والمراجع التي اعتمدت عليها الدراسة.

أهمية الدراسة:

مما لا شك فيه أن أهمية الدراسة تتبّع من المكانة التاريخية التي شغلها ميناء عدن في نشاط الحركة التجارية والملاحية بين الشرق والغرب. وقد تناولت الدراسة مرحلة مفصلية

- 3- معرفة الخدمات الأساسية التي يقدمها الميناء على طريق التجارة والملاحة الدولية.
- 4- تتبع حركة البضائع بنوعيتها الجاف والسائل.
- 5- إبراز أثر حالة السلام والحرب داخليًا وخارجيًا على النشاط التجاري والملاحي للميناء.
- 6- الكشف عن أهم القرارات التاريخية الصادرة بعد الاستقلال الوطني 1967 التي أوقفت نشاط هذا المرفأ العالمي.

منهجية الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي التحليلي الوصفي في تتبع وتحليل التطورات التي مر بها ميناء عدن، مستندة على تحليل البيانات الإحصائية الواردة في الجداول خلال مدة الدراسة، فضلاً عن تتبع القوانين الصادرة وبيان أثرها في نشاط الميناء.

التمهيد:

يعد ميناء عدن منطقة شبه مغلقة، تحيط بها شبه جزيرة عدن الرئيسة من الجنوب، وبرزخ خورمكسر من الشرق، وشريط صحراوي من الشمال، وشبه جزيرة عدن الصغرى (Little Aden) من الشمال الغربي. ويحدّد تشريع الميناء (الفصل 120) نطاقه بكل ملكية قائمة على أي جزء من الساحل يقع ضمن مسافة 50 ياردة⁽¹⁾ من خط المد العالي⁽²⁾ واقعة شمال خط مستقيم مرسوم يمتد من رأس أبو قيامة في عدن الصغرى إلى جزيرة دنافا المقابلة للطرف الجنوبي لشبه جزيرة عدن القديمة⁽³⁾. كما يشتمل على جزر: كولفتين (اللحم)، كيس

في تاريخ الميناء، إذ بدأ نشاطه يشهد أفولاً تدريجياً أواخر ستينيات القرن العشرين، حيث تميزت تلك المدة بتراجع ملحوظ في أدائه، وذلك في أعقاب إغلاق قناة السويس، ومغادرة البريطانيين عدن نهائياً عام 1967م، وما ترتب على ذلك من تحولات سياسية واقتصادية. تجسدت في صدور قانون المؤسسة الاقتصادية للقطاع العام والتخطيط القومي (التأميم) رقم (37) للعام 1969م الذي يُعد بمنزلة شهادة وفاة لهذا الميناء العريق.

مشكلة الدراسة:

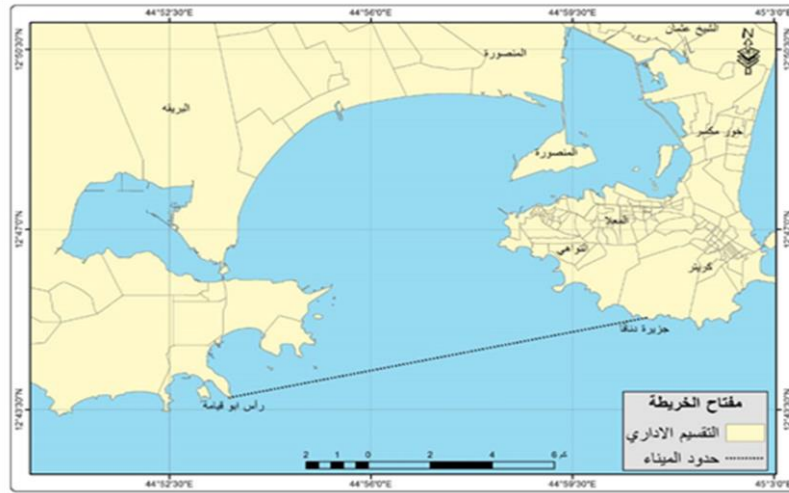
تتمثل إشكالية الدراسة في تحليل طبيعة التحولات التي شهدتها ميناء عدن خلال مدة البحث، وما أفضت إليه من تراجع في نشاطه التجاري والملاحي. وتبرز هذه التحولات بوضوح عقب نسخة 5 يونيو 1967م ورحيل الإدارة البريطانية عن عدن، ودخول الدولة حديثة الولادة مرحلة الصراع الداخلي على السلطة، الأمر الذي أخل بحالة الاستقرار، وأسفر عن صدور جملة من القوانين التي أسهمت في تراجع مكانة الميناء عالمياً لصالح الموانئ المجاورة.

أهداف الدراسة:

- 1- التعرف على مكونات الميناء المختلفة وآلية تسيير النشاط التجاري والملاحي من خلال التشريعات والقوانين المنظمة له.
- 2- إظهار دور أمانة الميناء في تطوير الميناء ليواكب التحولات التجارية والملاحية العالمية.

من المنشآت التي تقام لتيسير حركة المرور البحري، وضمان سلامة السفن سواء كانت داخل أو خارج خط المد العالي بما يحقق الإدارة الفعالة لشؤونه⁽⁴⁾.

الجمان، عاليه، مرزوق (التوام)، العمال (العبيد)، بالإضافة للممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، والأرصغة والمراسي، ومناطق الإنزال، والواجهة البحرية والأحواض، وغيرها



المصدر: عمل الباحث باستعمال برنامج Arc Map 10.5، بالاستناد على البيانات المكانية للجهاز المركزي للإحصاء.

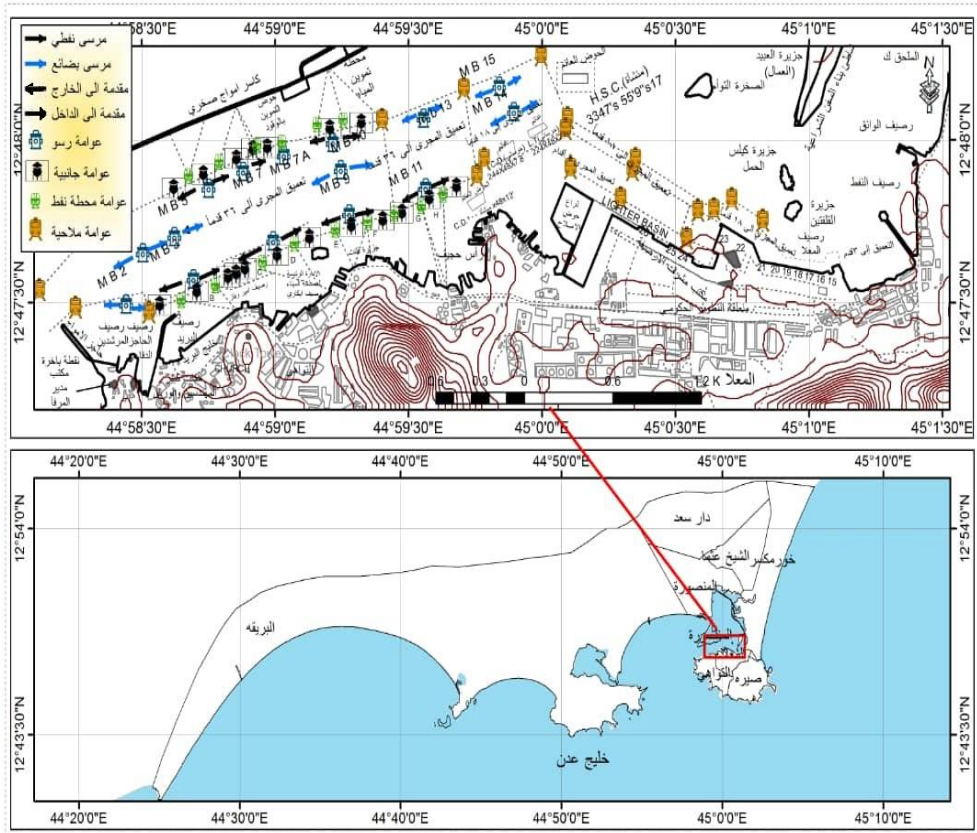
خريطة رقم (1) الحدود المكانية لميناء عدن

الهندي⁽⁷⁾. ويوفر الميناء الداخلي درجة كبيرة من الحماية من أمواج الرياح الموسمية الجنوبية الغربية بواسطة كاسر أمواج في رأس مرتبط. كما تحمي المنطقة الشمالية من الميناء سواثر ركامية يزيد طولها على ميلين ونصف الميل (3.22 كيلومتر) شيدت خلال الحرب العالمية الثانية. وتمتد المساحة الرئيسة من الميناء على مساحة 261 فداناً بعمق ستة وثلاثين قدماً، وإلى الشرق منها توجد مساحة أربعة وسبعين فداناً ونصف الفدان بعمق ستة وثلاثين قدماً وإلى الشرق منها توجد مساحة أخرى تمتد ثلاثة وسبعين فداناً بعمق ثمانية

ويتكون الميناء من ميناء خارجي⁽⁵⁾ يوفر منطقة رسو محمية لعدد من السفن التي لا تتمكن من دخول الميناء الداخلي لأسباب مختلفة، إضافة إلى ميناء داخلي⁽⁶⁾ جرى إنشاؤه وتطويره على مدى سنوات طويلة عبر أعمال التجريف والتحسينات الهندسية الواسعة. ويلاحظ أن الميناء الداخلي يتميز بوجود قناة دخول متعرجة على شكل قدم الكلب (Dog-Leg) يبلغ طولها من ميلين إلى ثلاثة أميال (ما يقارب خمسة كيلو متر) وعرضها 600 قدم، وقد جرى تجريفها إلى عمق ستة وثلاثون قدماً عند أدنى منسوب لمياه المد الربيعي

المحلية⁽⁸⁾. وإلى أقصى الشرق منطقة المعلا لعمل الموانئ⁽⁹⁾.

عشر قدمًا. وفي الزاوية الجنوبية الشرقية لهذه المنطقة الأخيرة قناة بعمق ثمانية عشر قدمًا وعرض مئتي فدان تؤدي إلى أرصفة التجارة

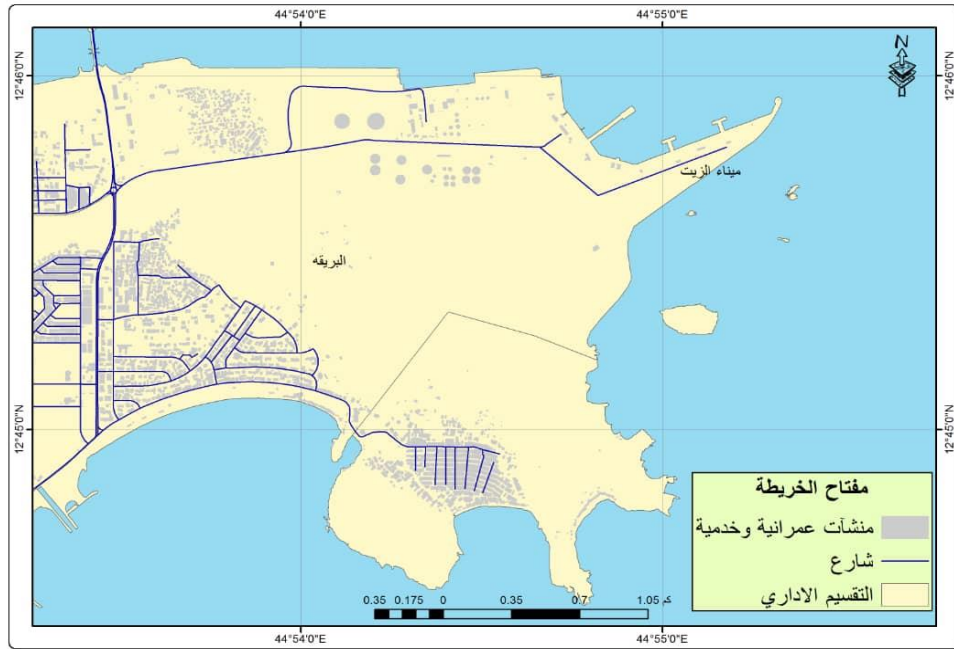


المصدر: تقرير الميناء أكتوبر - ديسمبر 1963م تعديل الباحث باستخدام برنامج Arc Map 10.5.

خريطة رقم (2) مخطط أرصفة هيئة ميناء عدن (قناة الدخول)

العملاقة، إذ جرى تجريف قناة الدخول إلى عمق ثمانية وثلاثين قدمًا⁽¹¹⁾، وتتصل بحوض الميناء الذي يبلغ عمقه أربعين قدمًا⁽¹²⁾.

كما يوجد في الجانب الغربي من الميناء؛ ميناء نفط⁽¹⁰⁾ في عدن الصغرى (Little Aden)، المرتبط بالمصفاة التي أنشئت في يوليو 1954م. وهو قادر على استقبال ناقلات النفط



المصدر: عمل الباحث باستعمال برنامج Arc Map 10.5، بالاستناد على البيانات المكانية للجهاز المركزي للإحصاء.

خريطة رقم (3) مراسي ميناء النفط (الزيت) في عدن الصغرى

وبعد الاستيلاء العثماني على صنعاء عام 1872م، ومحاولاتهم التقرب من بعض حكام ورؤساء المناطق الشرقية الواقعة على البحر العربي. وردًا على ذلك فرض المقيم السياسي البريطاني في عدن نوعًا جديدًا من معاهدات الحماية⁽¹³⁾ على امتداد المناطق الواقعة على الساحل العربي من المهرة شرقًا حتى باب المندب غربًا⁽¹⁴⁾.

وقد استفاد البريطانيون من الوجود العثماني في صنعاء، ومن نزعتهم التوسعية جنوبًا باتجاه السلطنات والإمارات والمشيخات المرتبطة ببريطانيا بمعاهدات مختلفة، وذلك في سياق ما اعتري الإمبراطورية العثمانية من ضعف

أولاً- التطورات السياسية التي مرت بها عدن خلال المدة (1960-1968):

اكتفى البريطانيون بالاستيلاء على شبه جزيرة عدن في يناير 1839، ثم أخذوا ينسجون علاقات مع الرؤساء والحكام المحليين للقبائل المجاورة لعدن انطلاقًا من سياسة القبول بالأمر الواقع، من خلال الارتباط بعدد من الاتفاقيات ومعاهدات الصداقة والسلام وحماية الطرقات. ثم انتقلوا إلى نوع آخر من الاتفاقيات والمعاهدات، وضع بموجبه هؤلاء الرؤساء والحكام المحليين بلادهم تحت الوصاية البريطانية، وتعهدها من خلالها بعدم البيع والرهن والتنازل إلا للحكومة البريطانية.

ووهن، حتى أصبحت تُوصف في الدوائر الأوروبية بـ"رجل أوروبا المريض". وفي ضوء ذلك، جرى ترسيم خطٍ حدودي فاصل بين مناطق النفوذ العثماني البريطاني، ممتدًا من باب المندب غربًا إلى صحراء الربع الخالي شمال شرقًا، عبر جملة من البروتوكولات الحدودية، تُوجت بالتوقيع النهائي في 9 مارس 1914م فيما عرف بمعاهدة لندن⁽¹⁵⁾.

وفي الحقيقة، ألقى العثمانيون بمعاهدة لندن عرض الحائط قبل أن يجف حبرها، إذ دخلوا الحرب العالمية الأولى إلى جانب ألمانيا، وأخذت قواتهم في صنعاء بالزحف جنوبًا باتجاه الإنجليز في عدن، وتمكنوا من الاستيلاء على بعض الكينونات الواقعة شمال عدن، حيث ظلوا طوال مدة الحرب العالمية الأولى (1914-1918) مرابطين في تلك المنطقة المحيطة بـعدن دون تحقيق تقدم يُذكر. وبعد هزيمتهم في ميادين الحرب في أوروبا، وتوقيع وثيقة الاستسلام، رحلوا عبر عدن والحديدة، وسلموا الإمام يحيى حميد الدين زمام الحكم في صنعاء⁽¹⁶⁾.

وعلى الرغم من محاولات الإمام يحيى حميد الدين للتصل من معاهدة لندن والتقدم جنوبًا في المناطق الواقعة تحت النفوذ البريطاني، فإنه خضع في النهاية لسياسة الأمر الواقع، بعد أن ضرب سلاح الطيران الملكي البريطاني (R.A.F) المنطقة التابعة له في الوقت الذي زحف فيه أمير الضالع بالقبائل لاسترداد جميع أراضيه التي استولى عليها الإمام⁽¹⁷⁾.

على أية حال، رضخ الإمام يحيى حميد الدين للطلبات البريطانية في عدن، بالتوقيع على اتفاقية فبراير 1934م، التي أقر فيها بالنفوذ البريطاني في الجنوب. وعقب ذلك شرع البريطانيون في إعادة تنظيم أوضاع المنطقة، ففصلوا عدن عن الإدارة الهندية، وقسموا المناطق إلى محمية شرقية وأخرى غربية، في حين نُظمت عدن كمستعمرة يُعين حاكمها بقرار من التاج في لندن⁽¹⁸⁾.

وهكذا استمر هذا الوضع حتى مقتل الإمام يحيى حميد الدين في أحداث فبراير 1948م. وبالتزامن مع جلاء البريطانيين عن الهند، حيث اتجهوا إلى التفكير في إنشاء اتحاد فيدرالي يضم السلطنات والإمارات والمشايخ الجنوبية برئاسة الحاكم البريطاني في عدن.

وفي هذا السياق، طرح مشروع الاتحاد الفيدرالي بقوة على الحكام والرؤساء المحليين خلال خمسينيات القرن العشرين من قبل الحكم البريطاني هيكينبوتام (Hickinbotham)، غير أنه لم يرَ النور إلا في 11 فبراير 1959م بإعلان قيام اتحاد ضم عددًا من السلطنات والإمارات والمشايخ الغربية⁽¹⁹⁾.

1- دور الأحزاب السياسية في ضم عدن للاتحاد:

كان لابد من ضم عدن إلى الاتحاد لاستكمال بنيانه. غير أن خصوصية عدن بتركيبها المدنية ونظامها القائم على سلطة تشريعية تُعد فريدة في جنوب شبه الجزيرة العربية. دفعت السلطات البريطانية، بعد عام من قيام الاتحاد، أي في عام

1960م إلى إعلان حاكم عدن ولیم لوس (william Luce) في المجلس التشريعي العدني بضرورة تكوين أحزاب سياسية. إذ كانت المكونات السياسية آنذاك، كالجمعية العدنية ورابطة أبناء الجنوب العربي وغيرها، تُسجل وفق قانون الجمعيات والأندية. وعلى إثر ذلك، تشكل عدد من الأحزاب السياسية التي حملت برامجها أهدافاً متباينة؛ فمنها من دعا إلى ذاتية عدن، ومنها من نادى بوحدة الإقليم الجنوبي، وسعى آخرون إلى وحدة اليمن الطبيعية، في حين تجاوز بعضهم الدعوات نحو الوحدة القومية والوحدة الإسلامية الكبرى (20).

لقد كان حزب الاتحاد الوطني الذي ترأسه حسن علي بيومي -أول رئيس وزراء لحكومة عدن- المنشق من الجمعية العدنية -من أبرز الأحزاب حضوراً في الدوائر السياسية البريطانية، إذ قاد هذا الحزب عدن نحو الانضمام إلى الاتحاد بعد مفاوضات طويلة جرت في كلٍ من عدن ولندن، انتهت بموافقة المجلس التشريعي على الانضمام في 24 سبتمبر 1962م. في الوقت ذاته وافق مجلس البرلمان البريطاني في 13 نوفمبر 1962م، وأجمع المجلس الاتحادي على الضم في ديسمبر 1962م. وهكذا دخل ضم عدن في اتحاد الجنوب العربي (21) حيز التنفيذ في 18 يناير 1963م، وأطلق على حاكم عدن والقائد العام لقب "المنسوب السامي" (22).

كانت عدن كياناً سياسياً أدرج داخل بنية الاتحاد، مع احتفاظها بخصوصيتها التي

تمسكت بها من خلال حكومتي باهارون الأولى والثانية (23)، وتحت ضغط حزب المؤتمر الشعبي الدستوري بقيادة محمد علي لقمان. ولم يُحرز مؤتمر لندن الدستوري عام 1964م تقدماً يُذكر بسبب الفجوة الواسعة في الرؤى السياسية بين وفد الاتحاد ووفد حكومة عدن، إذ تمسكت حكومة زين باهارون بخصوصية عدن وسيادتها على المطار والميناء، لاسيما بعد إعلان بريطانيا نيتها الانسحاب من المنطقة عام 1968م، مع توجيهها للإبقاء على وجودها عبر تأجير القاعدة العسكرية في عدن (24).

استقالت حكومة باهارون الثانية بعد أن وصلت إلى طريق مسدود مع الاتحاد بشأن مسألة التقريط بخصوصيتها التشريعية القائمة على الانتخابات الحرة، وسيادتها على مواردها، مما أحدث فراغاً سياسياً ملحوظاً (25). وفي مارس 1965م، أصدر المندوب السامي قراراً بتعيين عبد القوي مكاي رئيساً لحكومة عدن، حيث واجهت حكومته قضايا معقدة تتعلق بأوضاع المنطقة. وفي هذا السياق رتبت الحكومة البريطانية لعقد مؤتمر لندن الدستوري الثاني في 2 أغسطس 1965م بمشاركة حكومة الاتحاد وحكومة عدن، والقوى السياسية الفاعلة، غير أن المؤتمر انتهى بالفشل، بعد إخفاق وزير المستعمرات في تقريب وجهات النظر بين الأطراف، وانسحاب وفد حكومة عدن برئاسة عبد القوي مكاي من المفاوضات (26).

2- دور النضال السلمي والمسلح في استقلال عدن والجنوب:

مثلت بداية ستينيات القرن العشرين مرحلة حاسمة من تاريخ النضال الوطني في الجنوب. إذ أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار "إعلان الاستقلال للشعوب المستعمرة"، وتمخض عنه قرار آخر يقضي بتكوين لجنة لتصفية الاستعمار مكونة من أربعة وعشرون دولة للنظر في تنفيذ إعلان الاستقلال⁽²⁷⁾.

لقد أثبتت الأيام أن الخطوة البريطانية بالسماح بتكوين أحزاب سياسية في عدن عام 1960م في إطار تنفيذ ضمها عدن إلى الاتحاد، كانت أكثر ضرراً عليها من نفعها؛ إذ تشكل عدد من الأحزاب السياسية التي تمكن روادها الأوائل من نقل قضية الجنوب إلى أروقة الأمم المتحدة. وتمكن وفد هذه الأحزاب من مقابلة اللجنة الخاصة بتصفية الاستعمار في مقر الأمم المتحدة، التي أصدرت قراراً يقضي بحق شعب الجنوب في تقرير مصيره والتحرر من الاستعمار. وعلى إثر ذلك، شُكلت لجنة خماسية خاصة بالجنوب للنزول إلى عدن والمنطقة المجاورة ورفع تقريرها إلى لجنة تصفية الاستعمار.

وعلى الرغم من منع السلطات البريطانية دخول اللجنة الخماسية إلى عدن والجنوب، فإنها تمكنت من مقابلة عدد كبير من أبناء الجنوب في الخارج، ونقل صورة واضحة عن أوضاع عدن والمناطق المجاورة لها. ثم شكلت لجنة خماسية ثانية خاصة بالجنوب، انتهى عملها

بقبول بريطانيا والاتحاد بقرار الأمم المتحدة بشأن حق المنطقة في تقرير مصيرها. وأرسلت البعثة الثلاثية لهذا الغرض إلى عدن في أبريل 1967م⁽²⁸⁾.

وفي الوقت الذي كانت فيه اللجنة الخماسية تستمع إلى أبناء الجنوب في الخارج، اندلعت شرارة الكفاح المسلح بقيام ثورة 14 أكتوبر 1963م من قمم جبال ردفان، لتدشن مرحلة جديدة من النضال، تعززت بانطلاق العمل الفدائي داخل عدن الذي أحدث هزة قوية في البنية الاستعمارية، وأسهم في تعبئة مختلف فئات المجتمع من عمال وجنود وفلاحين، وتوحيد جهودهم في سبيل التحرر من الاستعمار.

وبعد مغادرة بعثة الثلاثة التابعة للأمم المتحدة عدن في أبريل 1967م، قدمت تقريرها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، مؤكدة ضرورة إنهاء الوجود الاستعماري، في ظل فشل بريطانيا في تقديم الاتحاد الفيدرالي كبديل مقبول. وعلى إثر ذلك، بدأت السلطات البريطانية الترتيب للجلاء. لاسيما بعد بروز الجبهة القومية كقوة فاعلة على الساحة الوطنية، عقب أحداث 20 يونيو 1967م، وسيطرتها على كريتر مدة تقارب 20 يوماً.

وفي هذا السياق، فتحت بريطانيا قنوات اتصال مع قيادات الجبهة القومية تمهيداً لانتقال السلطة، إذ أعلن قحطان الشعبي الأمين العام للجبهة القومية التزامه بالخطوط التي حددتها القيادة العامة لمفاوضات الاستقلال في جنيف⁽²⁹⁾.

كما أن من أبرز ملامح المرحلة الجديدة صدور القوانين رقم (10) و (21) و (29) و (38) لعام 1972م، بموجبها تمت مصادرة أملاك تجار عرب وأجانب، حيث يعد القانون رقم (32) من العام نفسه الأكثر ضرراً بالنشاط التجاري والاستثماري، من خلال تأميم المباني السكنية والتجارية الخاصة وتحويلها إلى الملكية العامة⁽³³⁾.

ولعل التحولات السياسية فرضت نفسها على نشاط الميناء، من خلال استمرار صدور القوانين التي حددت مكانته الجديدة، إذ صدر القانون رقم (3) في 20 يناير 1972م بإنشاء هيئة الموانئ اليمنية⁽³⁴⁾ كهيئة عامة تتبع المؤسسة الاقتصادية للقطاع العام، إلا أن هذا القانون ألغي بالقانون رقم (19) لعام 1973م، حيث نشأت بموجب هيئة الموانئ والملاحة اليمنية التابعة لوزارة المواصلات، وترتب على ذلك ظهور مصلحة ميناء عدن بدلاً من هيئة الموانئ اليمنية "ميناء عدن"، مع إبقاء العمل بقوانين عدن (قانون أمانة الميناء رقم 122). وأصبح للهيئة مجلس إدارة مكونة من رئيس يعينه رئيس مجلس الرئاسة، وعدد من الأعضاء⁽³⁵⁾، وحدد مهامها برسم السياسة الخاصة بالموانئ اليمنية والملاحة والإشراف على تنفيذها من خلال الوحدات التابعة لها، بالإضافة إلى قيامها بأعمال خدمات الملاحة والموانئ وبناء السفن⁽³⁶⁾ على أية حال، فإن السنوات التي أعقبت الاستقلال الوطني عام 1967م كانت ذات أثر

وخلال الفترة من 22-29 نوفمبر 1967م عقدت مفاوضات الاستقلال في جنيف، وانتهت بإقرار ثمانية عشر بنداً تُص بموجبها على استقلال "الجنوب العربي" تحت اسم "جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية". وهكذا غادرت القوات البريطانية عدن بعد احتلال دام 129 عاماً، لتبدأ مرحلة جديدة بقيام الجمهورية⁽³⁰⁾.

3- النظام الجهوي وقراراته:

في صبيحة 30 نوفمبر 1967م تم قراءة بيان الاستقلال، وتشكلت الحكومة الجديدة التي حملت طابعاً ثورياً مناهضاً للمرحلة السابقة⁽³¹⁾. سارت في طريق متعرج غلب على أعضائها الحماس الثوري، بعيداً عن التعامل مع الواقع بحياضية تُلبّي متطلبات والتزامات موروثه تجاه شعب بمختلف قطاعاته المدنية والعسكرية.

لقد ورثت الحكومة الجديدة وضعاً اقتصادياً شديد التعقيد في ظل ضبابية المرحلة واتجاهاتها العروبية، في عالم منقسم إلى قطبين عالميين؛ أحدهما غربي تم التحرر من نيره، وآخر شرقي يأمل تغطية الفراغ دون أن يكون الثمن باهظاً.

فلم يدم الحال طويلاً حتى أطيح بالرئيس قحطان الشعبي فيما عُرف بالخطوة التصحيحية في 22 يونيو 1969م، لتبدأ مرحلة جديد انتهجت التوجه نحو الشرق، فاتخذ عدد من القرارات الثورية الصارمة في المدينة والريف. وكان أبرز قراراتها التاريخية في هذه المرحلة الجديدة؛ قانون التأميم رقم (37) في 27 نوفمبر 1969م⁽³²⁾.

1- العمل النقابي في ميناء عدن:

بناءً على قرار المؤتمر العمالي، سارعت نقابات شركات الميناء إلى توحيد صفوفها، حيث عقدت جلسة التأسيس الأولى في 8 أغسطس 1958م، وتم انتخاب قيادة تنفيذية مكونة من عبده خليل سليمان رئيساً ومحمد ياسين أميناً عاماً وعلي عثمان أميناً للمال. واسند إليها تسجيل النقابة وتنظيمها (40).

وعقب ذلك، جرى انتخاب مندوبي الفروع لتكوين مجلس تأسيسي للنقابة، تولى إعداد الدستور، الذي وزع على أعضاء الفروع، وتمت المصادقة عليه. وسجلت النقابة في 20 أكتوبر 1958م، وبموجب هذا الدستور تكونت المجالس المختلفة المكونات فروع النقابة (41).

أوضحت نقابة عمال الميناء نشاطها خلال السنوات الأولى من التأسيس 1958-1960م في ترتيب أوضاعها وتنظيمها الداخلي للفروع، حيث توسعت العضوية لتشمل جميع عمال الميناء على اختلاف أعمالهم، مع السعي إلى رفع مستوى الأجور، وتحسين أوضاع العمال (42).

لا شك أن نقابة عمال الميناء أدت دوراً مهماً في تنظيم ساعات العمل اليومي، وتحديد ساعات العمل الإضافي، ومتابعة قضايا العمال المختلفة من خلال الأطر القانونية المشروعة.

2- التشريع الصناعي:

يوضح تقرير لجنة فحص أوضاع الميناء خلال المدة من أكتوبر إلى ديسمبر 1963م أنه

بالغ على نشاط الميناء، من خلال صدور قانون التأمين، مما أخرج الميناء من مركز الصدارة لصالح الموانئ المجاورة.

ثانياً- تكوين العمل النقابي المنظم:

على الرغم من تشكيل النقابات في عدن خلال عقد الأربعينيات من القرن العشرين إلا إنها لم تكن منظمة تنظيمياً جيداً، ومع هذا تتابع تشكيل النقابات، إذ كان لا بد من توحيد نشاطها بما يواكب طبيعة التحولات الاقتصادية التي تشهدها عدن، ولأجل تحقيق هذه الغايات، بدأت عام 1955م البذور الأولى للحركة العمالية، من خلال بث الوعي النقابي الذي قام به مجموعة من الشباب بين صفوف العمال. وهكذا انتقلت هذه الحركة إلى طور العمل المنظم بتأسيس المؤتمر العمالي في مارس 1956م (37).

ولهذا جاءت غايات المؤتمر العمالي في الدستور الذي أصدره في مارس 1956م بتوحيد صفوف النقابات الموجودة في الساحة، وتوحيد نشاطها وبث روح التعاون بينها وبين العمال على تحسين الأجور، وصيانة حقوقهم عن طريق جملة من التشريعات العادلة (38).

وبعد أربع سنوات أصدر المؤتمر العمالي دستوراً آخر في سبتمبر 1960م، ليتواءم مع طبيعة المستجدات المحلية والعربية والدولية، حرص فيه على رفع مستوى العمال، وتدريبهم وتأهيلهم والتواصل مع القوى العاملة في مختلف المحافل الدولية الخاصة والعامة بغية الدفاع عن قضاياهم العادلة (39).

وهكذا نُظمت في أوائل عام 1962م العلاقة بين طرفي العمل (العمال وأرباب العمل) في الميناء، بحيث تستند على الدستور، والواجبات المخولة لهيئة مشتركة للتفاوض، عرفت باسم المجلس الصناعي المشترك⁽⁴⁵⁾.

وفي هذا السياق، كان عمال الميناء، لاسيما عمال الأرصفة أكثر خضوعاً لهذا التشريع، نظراً لأهمية عملهم في سير نشاط الميناء، خصوصاً في حالات الإخلال بعقود العمل وشروط الخدمة.

كما يلاحظ أن طبيعة أعمال إرساء السفن تتطلب نوبات عمل على مدار الأربع والعشرين ساعة طوال العام، باستثناء يومين من مجموع الإجازات السنوية التي حددتها النقابة بثلاثة عشر يوماً في السنة الموضحة في (الجدول رقم 1) أدناه⁽⁴⁶⁾:

عدد أيام الإجازة	المناسبة	عدد أيام الإجازة	المناسبة
يوم	زيارة العيدروس	يوم	ليلة المعراج
يوم	ليلة الشعبانية	يومين	عيد الفطر
يوم	زيارة التواهي	يومين	عيد الأضحى
يوم	زيارة الشيخ (الهاشمي)	يوم	أول محرم
يوم	عيد الميلاد	يوم	عاشوراء
		يوم	المولد النبوي

وقهوجي، وأسهم في تلبية مطالب عمال الدكة في المعلا وعودتهم إلى أعمالهم. حيث تم تحديد ساعات العمل في الأرصفة العامة على النحو الموضح في (الجدول رقم 2) الآتي⁽⁴⁷⁾:

خلال عام 1959م بلغ مجموع الإضرابات 84 إضراباً، أدت إلى شلل واضح في الميناء، وكان أغلبها يتم دون مفاوضات مع أرباب العمل، امتد آثارها على عمال الشحن. حيث أخفق الطرفان في التوصل إلى اتفاق يحدد الإجراءات المتبعة في التعامل مع المطالب والنزاعات⁽⁴³⁾.

ولتحسين العلاقات العمالية وتطوير آلية التفاوض وتسوية النزاعات العمالية، عينت الحكومة المستر تى فالوز مستشاراً خاصاً للعلاقات الصناعية، حيث مكث في عدن من فبراير - أغسطس 1960 للعمل على تنظيم العلاقة العمالية، ونشر تقرير أيد فيه ضرورة وجود إجراءات تشريعية تحول دون وقوع الإضرابات غير القانونية. وهكذا أصبح التشريع الصناعي ساري المفعول ابتداء من 18 أغسطس 1960م. وأنشئت المحكمة الصناعية برئاسة قاض بريطاني⁽⁴⁴⁾.

كما لعب المجلس التنفيذي لنقابة الميناء دوراً مهماً في تسوية النزاعات العمالية، من خلال تدخله في تقديم تسوية النزاعات العمالية مع أرباب الشركات الخدمية، كشركة الحلال، والبيئوه

الوقت	ساعات العمل	ساعات العمل
النهار	7.30 صباحاً - 12 ظهراً	1-4 مساءً
الليل	8 - مساء - 12 منتصف الليل	1.30 صباحاً - 4.30 صباحاً

الميناء . كما توجد تشريعات فرعية تنظم تشغيل الميناء وإدارته، تتمثل في اللوائح الداخلية الصادرة بموجب قانون الميناء⁽⁵⁰⁾.

وتتمتع هيئة الميناء عدن بالاستمرارية القانونية الدائمة وبخاتم رسمي، ولها الحق في التقاضي باسمها القانوني، سواء بصفتها مدعية أو مدعي أو مدعى عليها. كما يجوز لها إبرام العقود وتملك الممتلكات وشراؤها وحيازتها والانتفاع بها.

1- مجلس الأمناء:

يتألف مجلس الأمناء من رئيس - وهو أيضاً أحد الأمناء - ومن عدد لا يقل عن ستة أمناء آخرين يتم تعيينهم من قبل المندوب السامي وفقاً للشروط التي يحددها، ولمدة لا تتجاوز سنتين. بالإضافة إلى هؤلاء الأمناء يضم المجلس الشخص الذي يشغل في حينه منصب المدير العام للميناء، والذي يكون عضواً بحكم المنصب (Ex-officio) كما يتولى مهام نائب رئيس المجلس. ويجتمع مجلس الأمناء مرة كل أسبوعين للنظر في شؤون العمل، إلا أن قدرًا كبيراً من الأعمال يُنجز فعلياً من خلال اعتماد المذكرات المتداولة بالمراسلة⁽⁵¹⁾.

ومن هنا يتضح أن مجلس الأمناء يُشكل إدارة الميناء وهو هيئة اعتبارية تتمتع بصفة قانونية تتولى إدارة الميناء تحت إشراف المندوب السامي.

ومن جانب آخر، فقد كانت مخازن هيئة الميناء مفتوحة من الثامنة صباحاً إلى الثانية عشر ظهراً، ومن الواحدة ظهراً حتى الرابعة مساءً، فيما استمر العمل في الأرصفة الخاصة دون قيود نهائياً ولبلاً، على ألا يتم استلام البضائع⁽⁴⁸⁾ أو شحنها أو إخراجها من الساعة الرابعة مساءً حتى الثامنة صباحاً إلا بإذن خطي من مراقب الرصيف⁽⁴⁹⁾.

لا شك أن نقابة الميناء، كغيرها من النقابات آنذاك مارست عملاً نقابياً فاعلاً لحماية حقوق العمال والدفاع عنها، غير أنها تأثرت بالتدخلات الخارجية والتطورات الداخلية التي شهدتها عدن خلال مراحل النضال السلمي والمسلح، التي أفضت إلى قيام كيان سياسي وطني في أواخر ستينيات القرن العشرين.

ثالثاً- هيئة ميناء عدن (Port trust Aden):

كانت هيئة ميناء عدن (Port trust Aden) السلطة المسؤولة عن إدارة الميناء، وقد أنشئت عام 1888 بموجب قانون صادر عن الهيئة لتشريعية في بومباي. ويحدد هذا القانون صلاحيات وواجبات هيئة الميناء، ومسؤوليات مجلس الأمناء، ويُعرف بقانون هيئة الميناء (Port trust ordiance). ويتضمن القانون أحكاماً تتعلق بحركة السفن وسلامتها داخل

وفي الواقع، لا يقوم المجلس بأي أعمال إلا بعد أن يضع المخططات المناسبة، ويحدد التكلفة التقديرية، ثم يقدّمها إلى الحاكم البريطاني (المندوب السامي) للموافقة النهائية عليها⁽⁵³⁾.

كما تمنح تشريعات أمانة المجلس صلاحية امتلاك وحيازة الممتلكات المنقولة وغير المنقولة وغيرها سواء داخل الميناء أو خارجه، إضافة إلى حق بيعها وتأجيرها أو التصرف بها، شريطة ألا تزيد مدة تأجير الممتلكات غير المنقولة عن واحد وعشرين عامًا إلا بموافقة مسبقة من الحاكم البريطاني. كما يجوز للحاكم أن يأمر باتخاذ الإجراءات اللازمة للاستحواذ على أي من الممتلكات غير المنقولة يرى المجلس ضرورة الاستحواذ عليها بعد تعذر التوصل إلى اتفاق، على أن لا تنتقل الملكية إلى المجلس إلا بعد دفع التعويض المناسب. كما منحت التشريعات الحاكم البريطاني صلاحية تحديد حدود الميناء وترسيمها في حالة نشوب أي خلاف بين الحكومة والمجلس بشأن الممتلكات⁽⁵⁴⁾.

2- التعديلات القانونية في إدارة الميناء :

تضمن تشريع أمانة الميناء (الفصل 122) الصادر بعدن في 2 فبراير 1952م، تسعة أجزاء تناولت تشكيل مجلس الأمناء وأهليته وإجراءاته وواجباته، وسلطته في وضع اللوائح المنظمة لنشاط الميناء وممتلكات المجلس المنقولة وغير المنقولة، وصلاحياته داخل الميناء وامتداد سلطاته الإدارية والمالية، فضلاً

توضح تشريعات أمانة الميناء الصلاحيات والواجبات والأعمال التي يتعين على المجلس القيام بها في الآتي:

1- تنظيف وتعميق وتحسين أي جزء من الميناء، وإنشاء وتجهيز واستعمال الجرافات وغيرها من الآلات لهذا الغرض.

2- إنشاء الأرصفة والمراسي والمنصات والجسور والأحواض والمصارف وأماكن الرسو والسلامم والأسوار والطرق والمداخل اللازمة والمناسبة للميناء.

3- إنشاء خطوط الترام والمخازن والمستودعات والمحركات وغيرها من معدات نقل البضائع التي يتم إنزالها أو شحنها أو استلامها وتخزينها أو غير ذلك.

4- إنشاء وصيانة الفنارات وإقامة العلامات والإرشادات الملاحية وتوفير خدمة الإرشاد وقواربه وسائر الوسائل اللازمة لضمان سلامة الملاحة في الميناء ضمن نطاق ثلاثة أميال من حدود الميناء.

5- الإشراف على مراسي الرسو، وإنشاء الرافعات والموازين وجميع الوسائل والأجهزة اللازمة لإرساء السفن وتحميلها وتفريغها.

6- ردم وحفر وتسييج ورفع أي جزء من الشاطئ الأمامي للميناء المملوك للمجلس.

7- شراء واستعمال آلات جر السفن إلى داخل الميناء أو خارجه أو ضمنه.

8- القيام بأعمال خارج حدود الميناء تكون ضرورية لحماية وصيانة الأعمال التي ينفذها داخل الميناء⁽⁵²⁾.

السيد شكيب محفوظ خليفة منصب المدير العام بالإتابة حتى عودته من لندن⁽⁵⁷⁾.

والجدير بالذكر أن إدارة الميناء تكونت، باستثناء المدير العام ونائبيه، من ستة أقسام تُعدّ العمود الفقري الذي يقوم عليه نشاط الميناء التجاري والملاحي، وذلك على النحو الآتي:

1- القسم الإداري، ويرأسه كبير الموظفين الإداريين.

2- قسم الإرشاد البحري (الربانبة)، وله رئيسان: ضابط الميناء وربان الميناء.

3- القسم الهندسي، يرأسه المشرف الهندسي.

4- قسم الحسابات، ويرأسه كبير المحاسبين.

5- قسم علاقات العمل، ويرأسه مسئول علاقات العمل.

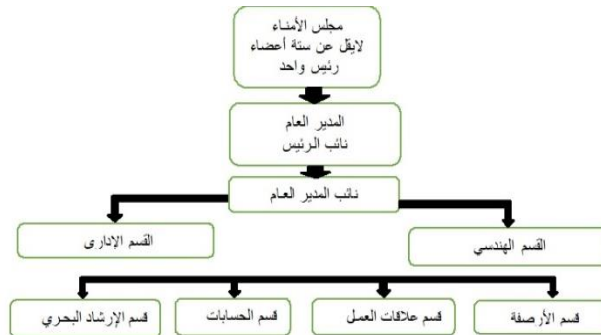
6- قسم الأرصفة، ويتولى الإشراف عليه مشرفان.

ومع التعديلات الأخيرة، اقترح هيكل جديد لإدارة الميناء بتكون هرمي، يُشكّل فيه جميع موظفي الأقسام القاعدة⁽⁵⁸⁾، وذلك على النحو الآتي:

عن سلطة الحاكم البريطاني في إجراء التعديلات وإلغاء صلاحيات المجلس وتعديل قانون أمانة الميناء.

ومع اقتراب حصول عدن والمنطقة على الاستقلال، أدخلت السلطات البريطانية تعديلاً على القانون المنظم للميناء ترتب عليه ألا يكون رئيس مجلس الأمناء هو المسؤول التنفيذي الأعلى للميناء كما كان سابقاً، بل أصبح هذا الدور من اختصاص المدير العام، الذي يشغل في الوقت نفسه صفة عضو بحكم المنصب (ex-officio) ونائب رئيس مجلس الأمناء⁽⁵⁵⁾.

وبدأ سريان القانون من تاريخ 9 مايو 1967. حيث عيّن المندوب السامي محمد عبده غانم⁽⁵⁶⁾ أول عربي رئيساً لمجلس الأمناء، واعتباراً من 8 أغسطس 1967م ولمدة عامين، تولّى مسؤولية إدارة اجتماعاتها والإشراف على السياسة العامة، وفي الوقت ذاته، عين المندوب السامي السيد اريك وود (O.B.E) مديراً عاماً، وبسبب وجوده في إجازة تولّى



المصدر: وثائق حكومة عدن الميناء: ملف رقم (284)، مركز الدراسات والبحوث، جامعة عدن.

وفي حقيقة الأمر، كانت هذه التعديلات والتعيينات تمهيداً للترتيبات البريطانية قبيل الجلاء من عدن، إذ كان السيد وود يرتب إجراءات التقاعد من إدارة الميناء. بهذا مثلت البدايات الأولى التي مهدت لانتقال قيادة الميناء من الإدارة البريطانية إلى الإدارة الوطنية.

رابعاً- الأرصفة والمراسي:

كان الميناء في الأصل يقع في الجهة الشرقية من شبه جزيرة عدن (عدن القديمة)، حيث ترسو السفن في الخليج المجاور لقلعة صيرة. ثم اتجه الاهتمام البريطاني منتصف القرن التاسع عشر نحو استغلال الإمكانات الطبيعية للمنطقة الغربية المغلقة في الجانب الغربي (التواهي، والمعل)، وتسارع تطور الميناء بعد ظهور الملاحة البخارية، لاسيما عقب إنشاء هيئة الميناء عام 1888م حيث بدأت أعمال التجريف لتعميق وتوسعة المجرى الملاحي بصورة تدريجية لمواكبة استقبال الميناء مختلف أنواع السفن وأحجامها⁽⁵⁹⁾.

لقد أضحى الميناء الأساسي في المنطقة المغلقة أكثر جاذبية للسفن بعد الحرب العالمية الثانية، حيث أعدت أمانة الميناء خطة تطوير شاملة عام 1950م بواسطة استشاريين في لندن، وكان الهدف تحديث مرافق الميناء، وتهيئته لاستقبال مختلف أنواع وأحجام السفن لاسيما بعد أن أخذ نشاط تموين السفن بالنفط يتوسع بشكل كبير على حساب الفحم، كما أصبح الميناء وسيطاً يخدم المناطق المجاورة لعدن.

وشملت أعمال تطوير الميناء تجريف وتعميق قناة الدخول ومناطق الإرساء، وإنشاء مراسي جديدة بعمق أربعين قدماً بما يسمح باستقبال السفن العملاقة، وتعميق قاع الميناء، وإنشاء أرصفة جديدة تستوعب استقبال مختلف أنواع السفن مزودة برافعات حديثة⁽⁶⁰⁾.

على أية حال، فإن الإرساء الرئيس في ميناء يقع في منطقة القناة في الميناء الداخلي على مساحة 297 فدناً⁽⁶¹⁾، حيث يعتمد نظام الإرساء فيها بدرجة كبيرة على استخدام عوامات الرسو وعوامات الصدر باستثناء ثلاثة أرصفة جرى تحويلها إلى أرصفة دولفين (Dolpin Berths)⁽⁶²⁾.

وهكذا يتوفر للميناء الداخلي ستة عشر رصيفاً من الدرجة الأولى، أربعة منها قادرة على استقبال سفن ذات غاطس يصل إلى سبعة وثلاثون قدماً. واثنان عشر رصيفاً قادر على استقبال سفن يصل عطاسها إلى أربعة وثلاثون قدماً، بالإضافة إلى أربعة أرصفة من الدرجة الثانية مخصصة للسفن ذات الغاطس الذي لا يتجاوز ثمانية وعشرون قدماً، وسبعة أرصفة من الدرجة الثالثة تستقبل سفناً لا يزيد غاطسها على ستة عشر قدماً⁽⁶³⁾.

ومما سبق ذكره، يوجد ثلاثة عشر رصيفاً يمكن للسفن عندها التزود بالوقود⁽⁶⁴⁾ مباشرة من محطات النفط، ثلاثة منها من نوع الدولفين، حيث تستند محطات النفط فيها على منصات خرسانية مسلحة قائمة على ركائز، بينما في العشرة المتبقية عبارة عن محطات

تقوم بتحميل أو تفريغ البترول. كما اشترط أن تحافظ جميع السفن على مسافة أمان قدرها 300 قدم من أي سفينة تفرغ أو تحمل بترولاً، باستثناء السفن المعتمدة من مسؤول الميناء.

وحددت التشريعات ألا تلقي السفن مراسيها في القنوات المحدد بالعوامات المؤدية إلى الميناء الداخلي أو ميناء النفط أو عند رصيف التجارة الداخلية. وكذلك ألا تلقي مراسيها على مسافة تقل عن 2000 قدم من عوامة الممر الملاحي. وفي حالة إلقاء السفينة المرساة، يتعين عليها تركيب حواجز الجردان (الفئران) على جميع أسلاك الرسو سواءً عند رصيف النفط أو رصيف المعلا⁽⁶⁸⁾.

كما تراعي تلك التشريعات احتياطات السلامة أثناء دخول السفن الميناء، عن طريق بقاء الممرات المؤدية إلى الأرصفة (Piers) والمرافئ (Jetties) ومناطق الإنزال (Inding Peces) خالية من أي عوائق بما يسهل حركة مرور آمنة للسفن⁽⁶⁹⁾.

على أية حال، تقع أرصفة هيئة ميناء عدن في ضاحية المعلا، وتشمل مساحة خمسة وستين فدناً. وتنقسم هذه الأرصفة إلى خمسة أقسام هي: منطقة التداول التجاري، ورصيف التجارة المحلية، وجدار الارتداد (Return Wall)، ورصيف الاستيراد والتصدير، ورصيف الدهو.

تخدم منطقة التداول التجاري أرصفة خفيفة (Lighter guays) يبلغ مجموع أطوالها 1.000 قدم، إضافة إلى مخازن مسقوفة، كما تتوفر مساحات واسعة للتخزين المفتوح على

نقط عائمة، ويمكن للسفن أيضاً القيام بمناولة البضائع أثناء التزود بالوقود، غير أنه إذا لم تستكمل مناولة البضائع بعد إتمام التزويد بالوقود، فإنه يتعين على السفينة الانتقال إلى رصيف البضائع (Wharves)⁽⁶⁵⁾. حيث جرى تجريف الأرصفة النفطية إلى عمق تسعة وثلاثين قدماً، ويقع إلى الشرق منها نطاق يبلغ مساحته سبعمائة وأربعين فدناً جرى تجريفه إلى عمق ثمانية عشر قدماً⁽⁶⁶⁾.

أما بالنسبة للميناء النفطي في عدن الصغرى، فيتكون من أربعة أرصفة نفطية جانبية، بالإضافة إلى ذلك يوجد رصيف مخصص للزيوت المعبأة، وآخر للقاطرات، وتخضع لهيئة ميناء عدن كجهة مسؤولة، توفر لها الإضاءة، والعلامات الملاحية، إلى جانب خدمات الإرشاد الملاحي⁽⁶⁷⁾.

لقد نظمت تشريعات الميناء دخول السفن إلى الأرصفة والمراسي، بحيث تشغل كل سفينة منطقة رسو خاصة بها، وألا تنتقل من رصيف أو مرساة أو منطقة رسو إلى آخر إلا بأوامر من مسئول الميناء أو ريان الميناء. وعند شغل السفينة رصيفاً أو مرسى تابعاً لمجلس الأمناء، عليها دفع الرسوم المقررة وفقاً للوائح وأنظمة الميناء، إذ ليس من حق أي سفينة في أي رصيف أو مرسى أو منطقة إرساء أسبقية الوصول إليه أو لأي سبب آخر.

كما وضع تشريع الميناء احتياطات السلامة بحث لا يحق لأي سفينة الإرساء في الميناء الداخلي على نفس العوامة مع سفينة أخرى

غرار الأقسام الأخرى. إذ يبلغ طول رصيف التجارة المحلية نحو 500 قدم، ويمكنه استقبال سفن ساحلية تصل حمولتها الإجمالية إلى 2.500 طن بغاطس يصل إلى ستة عشر قدمًا. ويخدم هذا الرصيف بواسطة رافعات كهربائية شبه بوابيه بسعة ثلاثة أطنان، إضافة إلى مساحات كافية كمخازن العبور (ترانزيت)، مما يوفر مدة سماح زمنية لتداول البضائع.

أما جدار الارتداد فيستخدم في الرفع الثقيل وجرى تجريفه إلى عمق تسعة أقدام. كما يعد رصيف الاستيراد والتصدير من الأرصفة الخفيفة، إذ يبلغ طوله نحو 1800 قدم، وقد جرى تجريفه إلى عمق ستة أقدام بمحاذاة الرصيف. مع توفير مساحات كبيرة لمخازن العبور⁽⁷⁰⁾. والجدير بالذكر أن السفن في أرصفة البضائع ترسو بإسقاط المرساة في قاع البحر مع ربط مؤخرة السفينة بحبال إلى عوامة رسو⁽⁷¹⁾.

وفي المقابل، يبلغ طول رصيف السفن الدهو نحو 550 قدم، وقد جرى تجريفه إلى عمق تسعة أقدام، ويخدم بمرافق تخزين متطورة، ومنشأة لتزويد السفن بالوقود، حيث يوفر الرصيف تسهيلات رسو محسنة في جميع حالات المد والجزر⁽⁷²⁾.

ومن حيث البنية التحتية، تبلغ مساحة المباني المسقوفة في أرصفة الملاح⁽⁷³⁾ بما في ذلك رصيف التجارة المحلية، ومنطقة التداول التجاري نحو 400000 قدم مربعة، وتدعمها شبكة طرق، وإنارة ومرافق تصريف المياه، إضافة إلى مكاتب عمال الأرصفة.

فيما توفر هيئة الميناء معدات الرفع بواقع ثلاث رافعات كهربائية شبه بوابية في رصيف التجارة المحلية، وست عشر رافعة متقلبة ديزل- كهربائية للأرصفة الخفيفة، كما توفر الهيئة رافعة عائمة بسعة خمسة وثلاثين طنًا، وأخرى بسعة خمسة وعشرين طنًا. ومع ذلك لا يزال قدر كبير من البضائع ينقل إلى السفن ومنها بواسطة الصنادل (Lighters) دون استخدام الرافعات⁽⁷⁴⁾.

والجدير بالذكر أن أرصفة الملاح تتميز بوجود معدات مكافحة الحرائق التي يمكن أن تستخدم في حالة نشوبها، كجزء من إجراءات السلامة التي يجب توافرها في أي ميناء تشهد أرصفتها نشاطًا تجاريًا وملاحيًا مزدهرًا⁽⁷⁵⁾.

خامسًا: الإرشاد البحري:

بدأت عملية الإرشاد في ميناء عدن بعد الاحتلال البريطاني بنحو عشر سنوات أي في عام 1848م، عندما شرعت الإدارة البريطانية بتنظيم سير السفن البريكية والتجارية التابعة لشركة النقل البريطانية التي أخذت تتردد على الميناء⁽⁷⁶⁾.

وبعد تشكيل أمانة ميناء عدن خلال المدة (1888-1898م) تحددت ملامح الإرشاد البحري في الميناء بصورتها الحالية؛ إذ تُقدّم خدمة الإرشاد من خلال قيام المرشد البحري⁽⁷⁷⁾ بقيادة السفينة من خارج الميناء وإرسائها في الميناء الداخلي بمساعدة قطع بحرية⁽⁷⁸⁾.

وفي هذا السياق، تُستقبل السفينة عند الحدّ الخارجي لقناة الدخول، وتُقاد بواسطة المرشد

البحري إلى الرصيف المخصص لها، حيث ترسو بعد تدويرها بإشراف المرشد إذا كان الرصيف من نوع "مقدمة إلى الخلف". أما إذا كان الرصيف من نوع "مقدمة إلى الداخل"⁽⁷⁹⁾، فتدار السفينة بواسطة المرشد قبل خروجها من الميناء مباشرة⁽⁸⁰⁾.

لقد أُرست تشريعات الميناء (الفصل 122) ضوابط الإرشاد البحري، بحيث لا يجوز لأي سفينة تتجاوز حمولتها 100 طن أن تدخل أو تغادر أو تبخر في الميناء الداخلي أو ميناء النفط أو القنوات المحددة بالعوامات المؤدية إلى تلك الموانئ، دون أن يكون على متنها مرشد بحري، إلا في حالة صدور إعفاء كتابي بهذا الشأن لربانها من قبل مسؤول الميناء أو أي شخص مفوض له حق الإعفاء. وفي حال مغادرة السفن الميناء الداخلي أو ميناء النفط عليها الإبلاغ بحاجتها للمرشد قبل نصف ساعة في الميناء الداخلي، وساعة في ميناء النفط من وقت الإبحار. كما لا يجوز لها في كلتا الحالتين (الدخول والمغادرة) ولا السير بسرعة تزيد عن السرعة التي يحددها المرشد.

وفي حال مغادرة السفينة الميناء الداخلي أو ميناء النفط، يجوز للمرشد مغادرة السفينة بموافقة الریان بعد تجاوزها بكثير كاسر الأمواج عند رأس مربط. وكاسر الأمواج في ميناء النفط بعدن الصغرى⁽⁸¹⁾.

كما يحدد المرشد البحري استخدام القاطرات بالحد الأدنى لجميع السفن الداخلة والمغادرة، أو التي تنتقل من مكان إلى آخر في الميناء

الداخلي أو ميناء النفط، وتدفع رسوم الخدمات وفق اللوائح وأنظمة الميناء.

وأجازت تشريعات الميناء (الفصل 122) للسفن المملوكة محلياً التي تقل حمولتها الصافية المسجلة عن 600 طن، الدخول في الميناء الداخلي أو ميناء النفط أو القنوات المحددة بالعوامات المؤدية إلى تلك الموانئ دون مرشد بحري، شريطة أن يكون ربانها قد حصلوا على ترخيص من الهيئة كمرشدي سفن محلية. ومع ذلك، وبخلاف هذا الاستثناء فإنه لا يجوز في قواعد الميناء توجيه أي سفينة إلى رصيف النفط أو رصيف البضائع في الميناء الداخلي أو ميناء النفط في عدن الصغرى دون مرشد بحري⁽⁸²⁾.

والجدير بالذكر أن مركز تحكم الإرشاد البحري في رأس مربط يؤدي دوراً محورياً في حركة الميناء، من خلال الحفاظ على اتصال لاسلكي دائم بالسفن المختلفة، وبالوحدات البحرية التابعة للميناء.

ولهذا يُعد الإرشاد من الأقسام البحرية المهمة، إذ يشمل على ست قاطرات⁽⁸³⁾ تقوم بالمانورة وإرساء السفن وفك إرسائها، فضلاً عن خمسة قوارب إرشاد وثمانية قوارب للمراقبة، ويبلغ إجمالي عدد أفراد الوحدات البحرية نحو 500 فرد⁽⁸⁴⁾.

لقد أولى مجلس الأمناء أهمية خاصة بمركز التحكم، من خلال تزويده بأحدث أجهزة المراقبة ليسهل متابعة السفن والسيطرة على الميناء في مختلف الأجواء حفاظاً على

هذه الخدمة. وقد جرى سد هذا النقص من خلال تعيين مرشدين من مصر والهند وباكستان، من أجل الحفاظ على مستوى عال من الكفاءة، وتقديم خدمات الميناء على مدار الساعة⁽⁸⁶⁾.

واستنادًا إلى ماسبق، يمكن تتبع الدور الكبير الذي اضطلع به الإرشاد البحري خلال المدة من أبريل حتى مارس في السنوات الواردة في (الجدول رقم 3) الآتي⁽⁸⁷⁾:

سلامتها؛ حيث تعاقد مع شركة ماركوني إنترناشنال مارين كمبني لمتمد (Marconi Nternational Marine Company Limited) تركيب شبكة "ماركوني اريوس 16" التي تُعد من أفضل أنواع الرادارات، لما تتمتع به من قدرة عالية على تحديد مواقع البواخر على مسافة 50 ميلًا⁽⁸⁵⁾.

وتزامنًا مع رحيل البريطانيين، غادر المرشدون البريطانيون الذين كان يعتمد عليهم الإرشاد في الميناء بشكل مفاجئ، مما ترك فراغًا كبيرًا في

الاجمالي	عدد السفن التي تم ارشادها		السنوات
	الميناء الداخلي	الميناء الخارجي	
5994	5823	171	61-1960
5678	5513	165	62-1961
5753	5590	163	63-1962
6062	5888	174	64-1963
6112	5908	204	65-1964
5342	5150	192	66-1965
5931	5672	259	67-1966
1592	1518	74	68-1967

سادسًا: صيانة وإصلاح السفن:

حظيت أعمال صيانة السفن وإصلاحها باهتمام بالغ من قبل أمانة الميناء، باعتبارها ركيزة أساسية في منظومة الخدمات البحرية المقدمة للسفن التي تستخدم الميناء لأغراض مختلفة. وقد برزت في هذا المجال مجموعة من الشركات المتخصصة، من أهمها: شركة لوك

يُلاحظ من الجدول حدوث انخفاض كبير في إجمالي الإرشاد بعد رحيل الإنجليز، ولأسيما عقب إغلاق قناة السويس 1967م واستيلاء إسرائيل على الضفة الشرقية للقناة، الأمر الذي أثر في نشاط الميناء التجاري والملاحي، وانعكس بدوره على اقتصاد الدولة اتجاهها نحو الاقتصاد العام.

توماس (Locok Tmes)، وستالكو، (Stalco)، والحلال لأنتوني بس، وكاوجي دنشو (Cawasjee dinshaw)⁽⁸⁸⁾.

في البدايات، كانت عمليات الإصلاح تنفذ غالبًا على متن السفن نفسها، خصوصًا من قبل أنتوني بس (Antonin Besse)، في حين كانت الأعطال التي يتعذر إصلاحها تنقل إلى ورش منطقة العيدروس في عدن القديمة حيث كانت الورش بعيدة عن المراسي. كما توفر حوض عائم لإحدى الشركات، إذا تعذر الإصلاح فيه لأي سبب، فإن على السفن الرسو في أحواض الخديوي في السويس.

ومع توسع نشاط شركة الحلال الملاحية - استمدت اسمها من أول سفينة امتلكها أنتوني بس أسماها الحلال- شهدت البنية التحتية للصيانة تطورًا ملحوظًا، حيث أنشئت الورش في المعلا، مما أتاح تنفيذ عمليات الإصلاح على الساحل. وخلال الحرب العالمية الثانية (1939-1945) تسارعت وتيرة أعمال صيانة وإصلاح السفن في المعلا، إذ قامت شركة الحلال بشراء حوض عائم من الأدميرالية حمولته 2000 طن، تم سحبه من ميناء مصوع بأريتريا⁽⁸⁹⁾.

وفي ظل تراجع الاعتماد على السفن الشراعية، دخلت شركة الحلال مرحلة جديدة أكثر تقدمًا، تمثلت في توسيع ورش المعلا، وتحديث تجهيزاتها بالمعدات الحديثة تحت إشراف مهندسين بريطانيين وميكانيكيين إيطاليين ذوي خبرة واسعة⁽⁹⁰⁾.

وفي سياق التطور العام للميناء خلال خمسينيات القرن العشرين، أدخلت شركة لوك توماس (Locok Tmes) حوضًا عائماً، إلى جانب إنشاء المزالق وورش لاستيعاب السفن الكبيرة، ولاسيما ناقلات النفط⁽⁹¹⁾.

لقد أدى تزايد الطلب على إصلاح السفن إلى توسيع الورش البحرية حيث حصلت شركة الحلال على قطعة أرض من أمانة الميناء في حجيف. وفي عام 1961م تقرر إنشاء حوض متكامل لإصلاح السفن تم افتتاحه في 16 مايو 1963م تحت اسم "شركة أحواض السفن العدنية". ليشكل نقلة نوعية في قدرة الميناء على صيانة السفن ورفعها خارج الماء.

وفي واقع الحال امتلكت الشركة حوضًا مؤسسًا قدم تسهيلات من الدرجة الأولى، حيث احتوى على صناعات متباينة ومختصة ببناء السفن وإصلاحها. وضم مزلقًا حديث عريض الجانبين يتسع لبواخر ساحلية حمولتها 1500 طن. كما لها أيضا مرفأ يمتد الى طول ساحلي يصل 290 قدمًا. وتشمل خدمات كالتلحيم والهواء المضغوط والماء النقي وتموين كهربائي.

يقدم مرفأ إصلاح السفن تسهيلات تجارية لإصلاح السفن المختلفة وباستخدام أنواع من الرافعات المتحركة بالإضافة إلى خدمات رافعات الحوض العائم حيث تقدم شركة أحواض السفن العدنية خدمة على مدار 24 ساعة.

ولعل الواجهة الرئيسة لهذا المشروع المزلق عريض الجانبين مغاير للشكل الطولي للمزالق البحرية. وطول هذا المزلق 270 قدمًا بين

دعامتين على طرفيه ذي تدرجات ومنحدرات مختلفة. وهناك ستة عشر دعامة؛ ثمان منها لها قدرة سند 120 طن وثمان أخرى 100 طن متري. مما مكن استعمال دعامتين تستطيع أن تسند 100 طن متري كمزلقتين طويلين للزوارق البحرية والرفصات الصغيرة، بينما الأعمدة الأخرى تستطيع سند 120 طن متري. بمقدورها رفع بواخر ورفاصات حمولتها 900 طن متري⁽⁹²⁾.

وعلى أية حال، فقد جرى صيانة وإصلاحات القوارب الصغيرة كقوارب الإرساء والإرشاد والصنادل على أربع مزالق تابعة لهيئة الميناء. فيما استمر إصلاح السفن الكبيرة مثل القاطرات والرافعات العائمة وصنادل الإرساء في الأحواض العائمة التجارية في طرف الميناء الشرقي⁽⁹³⁾، حتى اكتمال بناء المزلق البحري التابع لهيئة الميناء في 5 يناير 1965م. واتيح لهذا المزلق صيانة أكبر قاطرات هيئة الميناء والسفن الكبيرة بكفاءة عالية⁽⁹⁴⁾.

وعلى العموم، أدت شركات الصيانة والحوض العائم في الميناء دورًا محوريًا في إكسابه مكانة متميزة بين الموانئ المجاورة في مجال صيانة السفن وإصلاحها. وبعد الاستقلال جرى تأميمها بموجب القانون رقم (37) للعام 1969. إذ نص الفصل الخامس، المادة (42) على انتقال ملكيته إلى الدولة.

سابعًا: الحركة التجارية والملاحية:

نُظِم نشاط حركة السفن الداخلة إلى الميناء والمغادرة منه بعدد من القواعد الأساسية؛ إذ ألزم مالكو السفن وربابنتها ووكلاؤها الذين

يعتزمون التوجه إلى الميناء بتقديم بلاغ قبل وصول السفينة باثنتي عشرة ساعة إلى ضباط الميناء أو ريان المرفأ. ويحدّد في البلاغ تاريخ ووقت وصول السفينة، وطبيعة وكمية البضائع التي ستحملها من الميناء أو تفرغ فيه، واحتياجاتها من الوقود، والغاطس التقريبي للسفينة لاستقبالها بالشكل المناسب.

ولعل من تلك القواعد دفع الرسوم المختلفة على السفن لهيئة الميناء، والالتزام بضوابط السير في قنوات الدخول والمغادرة، والتقيّد بأوامر ضابط الميناء أو ريان المرفأ، وأن تلتزم برفع العلم الوطني أو تظهر حروف إشارتها بشكل واضح ليلاً. وفي حال دخول السفينة الميناء عليها تشغيل الإضاءة في جميع الحالات، والالتزام باللوائح الدولية لمنع التصادم⁽⁹⁵⁾.

1- حركة السفن:

إن ما يميز عدن وميناءها هو موقعها الاستراتيجي على الطريق التجارية الدولية بين الشرق والغرب. وبعد افتتاح قناة السويس عام 1869م تزايدت أهميته على طريق التجارة الدولية إلى بلاد الهند، إذ كانت ميناءً حراً راج فيه النشاط التجاري (الاستيراد والتصدير)، واستقبلت مراسيه وأرصفتها السفن⁽⁹⁶⁾ العملاقة العابرة للمحيطات.

وانطلاقاً من حوليات الميناء، يمكن تتبع حركة الميناء الملاحية والتجارية للسفن البخارية والآلية التي استخدمت الميناء من أبريل إلى مارس في السنوات الواردة في (الجدول رقم 4)⁽⁹⁷⁾ أدناه:

السنة	عدد السفن	إجمالي الحمولة الصافية المسجلة
60-1959	5808	26265619
61-1960	6095	28623979
62-1961	5838	28053721
63-1962	6032	29022991
64-1963	5336	31178297
65-1964	6334	31281389
66-1965	5683	28514246
67-1966	6213	31231584

شبه الجزيرة العربية والخليج العربي قبل أن يتبوأ ميناء عدن مكانته العالمية، والدارسون لتاريخ المنطقة الاقتصادي يولون تاريخ السفن الساحلية فيها أهمية كبرى.

ومن هذا المنطلق تحدد تشريعات وضوابط ميناء عدن التجارية البحرية المحلية بانها تقع ضمن نطاق مياه خليج عدن والبحر الأحمر، ويحدها من الشمال خط العرض درجة 16 شمالاً، ومن الشرق خط الطول 50 درجة شرقاً⁽⁹⁹⁾.

يبين (الجدول رقم 5)⁽¹⁰⁰⁾ حركة السفن المحلية التي استخدمت الميناء من أبريل إلى مارس من السنوات الآتية:

يتضح من الجدول السابق أنَّ النمو كان مستمراً في حركة السفن الداخلة إلى الميناء في عام 1966-67، إذ شهد هذا العام دخول ما مجموعه 6213 سفينة، وهو أعلى رقم خلال مدة الدراسة، حيث بلغ مجموع الحمولة 31,231,584 طناً، لعل هذه السنة التي وصل فيها الميناء ذروة نشاطه، قبل أن تتحدر بشكل كبير عقب إغلاق قناة السويس، وصدور قانون التأمين إثر حركة 22 يونيو 1969م.

2- حركة السفن المحلية:

للسفن الساحلية⁽⁹⁸⁾ تاريخ اقتصادي كبير وأثر لا يمكن نسيانه على اقتصاد ساحل جنوب

السنة	عدد السفن	إجمالي الحمولة الصافية المسجلة
60-1959	1552	138896
61-1960	1477	132304
62-1961	1376	131344
63-1962	1377	133068
64-1963	1421	135106
65-1964	1487	137050
66-1965	1497	145532
67-1966	1510	149029

لاستقبال السفن العملاقة الناقلة للبضائع على العكس من ميناء عدن.

وهكذا حتى السفن المحلية تعرضت لقانون التأميم حيث يذكر أحد ربابنة تلك السفن العاملة على خط التجارة المحلية أن النظام قام بتأميم سفينة التاجر بأخشب وبكل حمولتها، وبهذا تلاشى دور السفن المحلية في حركة التجارة لميناء عدن.

3- حركة البضائع:

امتاز ميناء عدن بتنظيم متقن في تسيير حركة البضائع الواصلة والمغادرة بمختلف وسائل النقل، والمعروف إن تجارة الحاويات لم تكن سائدة - آنذاك - عالمياً. من هنا تتبع البضاعة المتداولة خلال عام 1960-1968م، من خلال (الجدول رقم 6) الآتي⁽¹⁰²⁾:

الصادرات	الواردات	السنة
60032136	76580601	1960
64920298	82886404	1961
66641211	85809865	1962
69641963	97004001	1963
74294013	106088627	1964
66748668	107526074	1965
67917167	101927260	1966
50463057	72158035	1967

مستوى التبادل التجاري كمؤشر لدخول مرحلة جديدة في تاريخ الميناء.

الجدول أعلاه يوضح حركة السفن المحلية القادمة من الموانئ العربية والإفريقية⁽¹⁰¹⁾ إلى ميناء عدن وهي تحمل البضائع المختلفة حيث أن هذه الحركة لها تأثير في تنشيط حركة التجارة داخل مستعمرة عدن، أو إعادة تصديرها إلى موانئ ساحل البحر الأحمر بما فيها جدة وموانئ إفريقيا المطلة على البحر الأحمر.

ولعل سبب استقرار نشاط حركة السفن خلال المدة 1960-1968م يعود إلى أن موانئ ساحل البحر الأحمر وجنوب الجزيرة العربية وشرق إفريقيا كانت تعتمد على حركة ميناء عدن الملاحية إذ أن واردات هذه الموانئ من الأسواق الدولية تمر عبر ميناء عدن ومنه إلى موانئ هذه الدول عبر وسائل النقل المختلفة. حيث أن موانئ تلك الدول لم تكن آنذاك مهيئة

ويلاحظ في الجدول انخفاض واضح بشكل عام في الواردات والصادرات للعام 1967م مقارنة بالأعوام السابقة. كما يوضح انحدار

أ- حركة البضاعة الجافة:

المختلفة، ومواد البناء وغيرها التي تصل إلى الميناء بشكل مستمر لتلبية احتياجات الأسواق الداخلية والخارجية، هذا يدفع إلى تتبع حركة البضاعة الجافة المفرغة والمشحونة على أرصف الميناء.

يبين (الجدول رقم 7)⁽¹⁰⁴⁾ التالي حركة البضاعة الجافة خلال المدة من أبريل حتى مارس بحسب السنوات أدناه:

لا شك في أن النشاط التجاري لميناء عدن عمق الصلة التجارية مع الموانئ العالمية من خلال استيراد البضائع وتصدير المنتجات المحلية المختلفة⁽¹⁰³⁾. إذ تُعد عدن محطة الترانزيت لمناطق الجوار الواقعة على البحر الأحمر والقرن الإفريقي.

وتتمثل البضائع الجافة بالتحديد في المحاصيل النقدية والغذائية والأقمشة، والمعدات والأجهزة

السنوات	واردات البضائع الجافة (الأطنان)	صادرات البضائع الجافة (الأطنان)
1959-60	424283	240433
1960-61	441171	170287
1961-62	467615	205795
1962-63	525654	196958
1963-64	593678	201257
1964-65	633637	225100
1965-66	672120	179414
1966-67	655634	199766
1967-68	415423	243965

وهكذا يتضح من حركة البضائع الجافة خلال المدة 1960-1968م الآتي:

- سرعة عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة.
- توفر الكوادر الفنية المؤهلة.
- تطور البنية التحتية الخدماتية من الآلات والمخازن الجيدة.

يعطينا هذا الجدول تصوراً وأضحاً عن انخفاض في الواردات خلال سنة 1967-68م، ولكن الصادرات احتفظت بمستواها العالي خلال نفس السنة. وهذا يظهر مدى نشاط السوق المحلية، ودور الميناء في تقديم مستوى عالٍ من الخدمات للسفن المختلفة.

ب- حركة البضاعة السائلة:

والزيت، كما يتم تصدير المشتقات النفطية إلى الخارج⁽¹⁰⁵⁾.

يكشف (الجدول رقم 8)⁽¹⁰⁶⁾ عن حركة البضاعة السائلة (النفط) في الميناء خلال المدة من أبريل حتى مارس بحسب السنوات أدناه:

اعتمدت مصفاة عدن على استيراد النفط الخام من الدول المجاورة، وأبرز تلك الدول (إيران والعراق والكويت وقطر)، حيث تقوم المصفاة بتكثيره وتغطية احتياجات السفن من الوقود

السنوات	واردات النفط (الأطنان)	صادرات النفط (الأطنان)
60-1959	5201621	1821272
61-1960	6833636	2925814
62-1961	6714466	2524377
63-1962	7862510	3699020
64-1963	8154811	3745325
65-1964	8877053	4300023
66-1965	7966074	4272321
67-1966	8024429	3950254
68-1967	5554100	4558709

- سرعة عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة (البضاعة الجافة/السائلة).

- توفر الكوادر الفنية المؤهلة.

- تطور البنية التحتية الخدماتية من مراسي (البضاعة، الوقود) والآلات والمخازن الجيدة.

ثامناً: حركة تموين السفن:

أسهمت الخدمات التموينية التي تميز بها ميناء عدن في زيادة النشاط التجاري والملاحي، وأصبحت السفن بمختلف أنواعها وأحجامها ترتاد الأرصفة النفطية في الميناء للتزويد بالوقود والمياه النقية الضرورية لمواصلة رحلتها في أعلى البحار.

إن الفترة الممتدة من 1960م إلى 1968م شهدت انتعاشاً في تجارة النفط الخام المستورد والنفط المكرر في مصفاة عدن، رغم أن توريد النفط شهد بعض التذبذب فقد سجلت سنة 1964-64 زيادة في النفط الخام المستورد 8877053 طناً. وأسباب ذلك تعود إلى أن استيراد النفط من الدول المنتجة في الجزيرة العربية مرتبط بدرجة رئيسية بسياسة شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum" المحدودة في عدن.

ويلاحظ أن زيادة النشاط التجاري للميناء خلال هذه المدة 1960-1967 يعود إلى الآتي:

1- حركة التموين بالوقود:

برز دور ميناء عدن المتنامي بوصفه مركزاً عالمياً لتموين السفن بالوقود خلال مرحلة التحول من الفحم إلى النفط، واتساع نطاق استخدامه من قبل شركات ملاحية كبرى الأمر الذي عزز مكانته الاستراتيجية ضمن منظومة التجارة البحرية الدولية في النصف الأول من القرن العشرين.

لقد اثبتت المزايا العملية لاستخدام الوقود النفطي كبديل للفحم جدواها، وبدأت عملية تحويل السفن التجارية من الفحم إلى النفط، وكانت البداية مشوبة بالتردد، وشرعت الموانئ الكبرى الواقعة على طرق الملاحية البحرية بين أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط والشرق الأقصى والهند وأستراليا في إنشاء مرافق لتموين السفن بالوقود النفطي. وكان ميناء عدن بحكم موقعه الأكثر ملاءمة للسفن العاملة على هذه الخطوط، مقدراً له أن يصبح من أكثر موانئ العالم ازدهاراً في مجال تموين السفن بالوقود.

ونظراً للأهمية المتزايدة لمدينة عدن بوصفها محطة تزويد الوقود لجميع السفن تقريباً، قررت شركة عدن النفط لمحدودة السباق في مضمار تجارة تموين السفن بالوقود. ففي عام 1938م نفذت الشركة برنامج توسعة كبيراً، شمل إنشاء محطات ضخ إضافية تبلغ نحو 250 طنّاً في الساعة، إلى جانب إنشاء خزانات جديدة⁽¹⁰⁷⁾. وبحلول عام 1948م أنشأت الشركة نفسها سبعة مراسٍ بحرية لتزويد السفن بالوقود، إضافة إلى مراسٍ للسفن الصغيرة، وجهزت

الأرصفة بمعدات متطورة تسمح بتزويد السفن بأمان وسرعة عالية.

ومع نهاية الأربعينيات من القرن العشرين، كانت 80% من السفن المارة بخليج عدن والبحر الأحمر تعرج على الميناء من أجل التزود بالوقود، مما استدعى إنشاء مصفاة في عدن الصغرى. وقد بدأ العمل فيها في نوفمبر 1952م من قبل شركة بريتيش بتروليوم "British petroleum"، وتم إنجازها في مدة قصيرة بلغت (21) شهراً، بمشاركة شركات أوروبية وأمريكية. وتكونت المصفاة من عدد من الخزانات، حيث يتم نقل المنتجات النفطية عبر أنابيب إلى ميناء نفطي تابع للمنشأة، يستقبل أربع ناقلات⁽¹⁰⁸⁾.

ثم أضيفت عام 1957م منشأة جديدة لتزويد السفن، وبلغت الطاقة التخزينية نحو 97 ألف طن. وبذلك تعززت القدرة التنافسية لميناء عدن مقارنة بالموانئ المجاورة⁽¹⁰⁹⁾.

لقد عُدت مرافق تزويد السفن بالوقود في ميناء عدن من بين أكثر المرافق كفاءةً في العالم - ذلك الوقت- إذ كانت قادرة على العمل على مدار 24 ساعة، مع إمكانية تزويد عدة سفن في آن واحد، مما قلل من مدة بقائها في الميناء. فقد أصبح بالإمكان تزود 13 سفينة بالوقود عبر خطوط الأنابيب البحرية، ثمان منها في الجانب الجنوبي وخمس في الجانب الشمالي. تنافست شركات مرموقة على تزويد السفن بالوقود، منها شركة بريتيش بتروليوم (Bb) التي احتكرت الجانب الجنوبي بسبب

لقد كان أهتمام أمانة الميناء بتحسين خدمة تزويد السفن بالوقود من أولويات العمل، بهدف رفع مستوى أداء الميناء، وزيادة الموارد المالية، وضمان استمرارية منافسة الموانئ الناشئة في الدول المجاورة. وسوف نتتبع خدمة تموين السفن بالوقود في الميناء، حيث يوضح (الجدول رقم 9)⁽¹¹²⁾ عدد السفن وكمية تزويدها بالوقود بالأطنان خلال المدة من أبريل حتى مارس بحسب السنوات أدناه:

السنوات	عدد السفن	بالأطنان
60-1959	5262	3234629
61-1960	4686	3624865
62-1961	4791	3511043
63-1962	4797	3638007
64-1963	4966	3919554
65-1964	4096	3935288
66-1965	4096	3305939
67-1966	4819	3781406
68-1967	1038	780872

2- حركة التزود بالمياه العذبة في ميناء عدن: أهتمت أمانة الميناء بخدمة تزويد السفن بالمياه، وأقيمت منشأة خاصة لهذا الغرض تكفلت بتوفير المياه العذبة، وبعملية الخزن على اليابسة، وضخه - الماء - إلى السفن عبر أنابيب خاصة لتلبية احتياجاتها بسهولة. ويكشف (الجدول رقم 10)⁽¹¹⁴⁾ كمية المياه العذبة السنوية التي تتزود بها السفن خلال مدة الدراسة 1960-1968م.

استثماراتها الكبيرة، لا سيما في بنا المصفاة، وشركة كالتكس (Calteex)، وأسو (Esso)، وشركة موبيل (Mobile)، وخليج عدن (Gulf)⁽¹¹⁰⁾. كما أنشاء مجلس أمناء الميناء مرافق جديدة لتموين السفن بالوقود في رصيف المعلا الجديد المخصص للمراكب التقليدية، وأسند تنفيذ هذه المرافق إلى شركة شل عدن المحدودة (Shell Company of aden Limitad) التي فازت بعطاء تشغيلها وصيانتها⁽¹¹¹⁾.

وفي حقيقة الأمر، كان الميناء يموّن السفن المارة في الطريق البحري، وقد تأثرت هذه الخدمة بشكل واضح نهاية عام 1967م، ولأسيما بعد إغلاق قناة السويس. حيث وأصلت بعض الشركات النفطية عملها قبل صدور قانون التأميم في نوفمبر 1969م، مثل شركة (Bb)، وشركة عدن المحدودة، وكالتكس اويل، وستاندرد فاكيوم العمل بنصف طاقتها التشغيلية (50%)⁽¹¹³⁾.

السنوات	المياه المودة للسفن (الأطنان)
60-1959	374818
61-1960	414365
62-1961	419234
63-1962	390870
64-1963	443483
65-1964	424538
66-1965	407267
67-1966	487020
68-1967	132538

يبدو واضحًا ارتفاع نسبة تزويد السفن بالمياه خلال 1963-64م حيث وصل الذروة بـ (443483) طنًا إلا أن التراجع كبير بالمقارنة مع 1967-68م حيث انخفض إلى أدنى المستويات بـ (132538) طن.

الخاتمة:

أسهمت خطط التطوير التي وضعتها أمانة ميناء عدن في الارتقاء بمستوى الخدمات التي يقدمها، ولاسيما بعد أن أصبح النفط القوة المحركة للسفن بمختلف أحجامها، وتراجع استخدام الفحم إلى حدٍّ كبير. فبعد بناء المصفاة، تربعت عدن على صدارة تكرير النفط وإعادة تكريره، رافق ذلك توسع المراسي والأرصعة النفطية في الميناء الداخلي بجانبه الجنوبي والشمالي، واستأثرت بها كبرى الشركات العالمية. كما شهدت حركة استيراد وتصدير البضائع توسعًا ملحوظًا، وأضحت

قوانين الميناء وإدارته أكثر تنظيمًا وانسيابية، مما أسهم في تعزيز مكانته العالمية. وقد ألقت التطورات المحلية والعربية والدولية بظلالها على ميناء عدن منذ النصف الثاني من ستينيات القرن العشرين، وتمثل ذلك في تصاعد الصراع الداخلي بين القوى الفاعلة في الثورة، واقترب نيل الاستقلال، فضلًا عن تداعيات نكسة 5 يونيو 1967م التي أثرت على مصر الداعمة للثورة في الجنوب، وأفضت إلى إغلاق قناة السويس، الأمر الذي انعكس سلبيًا على نشاط الميناء، بالتزامن مع قرار بريطانيا التخلي عنه، وفي ضوء ذلك، خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات الآتية:

أولًا النتائج:

1- أن اسهام أمانة الميناء محوريًا في تطوير الميناء من خلال وضع الخطط لمواكبة النشاط التجاري والملاحي العالمي.

والعمل على مسح وضم كافة الأراضي المجاورة للميناء بغية توسعته مستقبلاً لاستقبال واستيعاب كافة أنواع البضائع.

2- ضرورة تبني خطة استراتيجية شاملة لتطوير الميناء، تقوم على تحديث البنية التحتية والمرافق المختلفة بما يواكب التحولات العالمية في النقل البحري والتجارة العالمية.

3- إعادة النظر في الأطر التشريعية والتنظيمية النازمة لعمل الميناء بما يحقق التوازن بين الكفاءة الإدارية وجاذبية الاستثمار.

4- تحديد الميناء قدر الامكان عن التوترات السياسية والصراعات الإقليمية، نظراً لارتباط نشاطه بالاستقرار الدولي وأمن الممرات البحرية.

5- تشجيع تجارة الترانزيت من وإلى عدن وتعزيز حركة التجارة والخطوط الملاحية من خلال فتح مكاتب لها كما كان في عدن خلال عقد ستينيات القرن العشرين.

6- إعادة تشغيل مصفاة عدن بكامل طاقتها، وصيانة الخطوط القديمة تزويد السفن بالوقود والزيوت، وإجراء دراسات لتوسيع قدرة الميناء، وإنشاء مراس جديدة قادرة على تزويد السفن العابرة للمحيطات بمشتقات الوقود بسهولة.

7- تسليم إدارة الميناء لشركات عالمية وفق اتفاقية دولية تحقيق منفعة متبادلة في إطار السيادة الوطنية، بما يجعله ميناءً جذاباً ونشطاً على طريق التجارة الدولية.

كل ما سبق ليس إلا آفاق مستقبلية لإعادة الحياة والنشاط إلى ميناء عدن الذي فقدهما

2- أن للتشريعات التي وضعتها الإدارة البريطانية أثرٌ فاعلٌ في تنظيم عمل الميناء وتسيير نشاطه، بما عزز مكانته في صدارة الموانئ العالمية.

3- ارتبط نشاط الميناء وثيقاً بالاستقرار والأمن الدولي، لاسيما في البحرين الأحمر والعربي، وبحركة الملاحة في قناة السويس؛ إذ تتأثر فاعليته بحالتي السلم والحرب فيها.

4- أن إغلاق قناة السويس كان بفعل خطوة عسكرية إسرائيلية واضحة على الأرض العربية، ولكنها ضربة سياسية بريطانية بارعة لمصر داعمة الثورة في الجنوب من ناحية، وطوقاً خائفاً شل حركة الميناء من ناحية أخرى وتسبب في خلق مشكلات اقتصادية كبيرة أمام الدولة المستقلة.

5- أن جلاء البريطانيين لم يقتصر على البعدين السياسي والعسكري، بل رافقة خروج عدد كبير من الكفاءات العاملة في الميناء، مما ترك فراغاً إدارياً وفنياً ملحوظاً.

6- أن القوانين الصادرة عقب أحداث حركة 22 يونيو 1969م قد شلت نشاط الميناء، وأسهمت في توجه الاقتصاد نحو القطاع العام.

7- مثلت سياسات مصادرة الأملاك بقانون نقطة تحول سلبية أثرت في تراجع مكانة الميناء.

ثانياً التوصيات:

1- وقف الاعتداء على المساحات التابعة لميناء عدن، الواقعة تحت نطاق ما يُعرف بمستعمرة عدن⁽¹¹⁵⁾ والتي تعتبر ملكاً للدولة.

العملة الصعبة، تعود بالنفع على الشعب الذي حُرِمَ منها لأكثر من خمسين عاماً عجباً في ظل حكم الأنظمة السياسية السابقة.

منذ عام 1967م حتى يومنا هذا. ويبقى الأمل معقوداً على أن يكون النظام السياسي القادم قادراً على توفير مقومات النهوض، بما يسهم في إعادة تشغيل الميناء، وتحقيق عوائد كبيرة من

الهوامش:

- (1) الyarدة تساوي 0.9144 متر.
- (2) المد العالي: يقاس على ارتفاع 7 أقدام فوق منسوب الجزر المخفض؛
- Aden, Ordinances, Chapter122, Port Trust p2337, no2.
- (3) انظر الخريطة رقم (1).
- (4) Aden, Ordinances, Chapter122, Port Trust, p 2338, no 3 .
- (5) الميناء الخارجي: يشمل أي جزء من الميناء عدا الميناء الداخلي وميناء النفط؛
- Subsidiary Legislation, Chapter120, Port, p14. Aden
- (6) الميناء الداخلي: ويشمل ذلك الجزء من الميناء الواقع إلى الشمال الشرقي الواقع دخل خط يمتد من كاسر الأمواج رأس مرتبط إلى الساحل المقابل له؛ Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, Port, p14.
- (7) المد الربيعي الهندي: يعد مرجع الميناء المعروف باسم "أدنى مستوى مد الربيع في المحيط الهندي" ويقع على عمق (11.40) قدم تحت علامة مرجعية تقع أمام مبنى ائتمان الميناء بجوار مكتب البريد العام. ويعتبر اخفض نقطة يصل إليها سطح البحر أثناء الجزر؛ Aden, Ordinances, Chapter122, Port Trust, Part V, p2347, no2
- (8) انظر الخريطة رقم (2).
- (9) Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of Aden, October-December 1963, p4.
- (10) مرفأ النفط: يعني جميع ذلك الجزء من الميناء المحاط بالشاطئ الأمامي وكاسر الأمواج عند عدن الصغرى (البريقا). وترسم خطوط عبر هذا المواقع ابتداءً من الطرف الشرقي لكاسر الأمواج عند عدن الصغرى بزاوية 360 درجة لمسافة 975 قدمًا، ثم بزاوية 293 درجة لمسافة 1340 قدمًا، ثم بزاوية 258 درجة لمسافة 2235 قدمًا، ثم بزاوية 175 درجة الشاطئ الأمامي؛ Aden, Subsidiary Legislation Chapter120, Port, p14.
- (11) انظر الخريطة رقم (3).
- (12) The port Of Aden Today, port Of Aden, Annual (1968), p23
- (13) فيها تعهدت الحكومة البريطانية ببسط حماية صاحبة الجلالة على أراضي الرؤساء والحكام المحليين وتوابعها وتمنحها الرعاية الملكية.

- (14) أحمد زين عيدروس، سعيد عبد الخير النوبان: مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها، المجلد 11، دار الهمداني للطباعة والنشر، عدن، ط 1، 1984، ص40-195.
- (15) شوقي عطا الله الجمل، عبدالله عبد الرازق إبراهيم: تاريخ أوروبا من النهضة حتى الحرب الباردة، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، 2000، ص213؛ عمر عبد العزيز عمر: أوروبا (1815-1919)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1992، ص135؛ أحمد زين عيدروس، سعيد عبد الخير النوبان: مرجع سابق، ص16-39.
- (16) أمين الريحاني: ملوك العرب، دار الجيل، بيروت، ج1، ط8، 1987، ص428. ر. ج جافين: عدن تحت الحكم البريطاني 1839-1967، ترجمه محمد محسن محمد العمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط 1، عدن، 2013، ص293.
- (17) حمزة علي لقمان: تاريخ القبائل اليمنية، دار الكلمة، ج1، صنعاء، ط1، 1985، ص123-124؛ الإمام يحيى يورط اليمن بمعاهدته، صحيفة الأخبار: العدد (343)، 28 مايو 1964، ص3.
- (18) Records Of Yemen. VL8, 1933-1945, pp. 37-44 .
- (19) ماذا دار في اجتماع والي عدن بحكم المحمية الغربية، صحيفة النهضة: العدد (184)، 14 يناير 1954؛ الاحتفال بتدشين الاتحاد الفيدرالي، صحيفة اليقظة: العدد (37)، 12 فبراير 1959، ص1.
- (20) عبدالخالق عمر سعيد عفيف: التنظيمات والأحزاب السياسية في مستعمرة عدن 1937-1967م، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، 2022، ص85-183.
- (21) صادق المجلس الاتحادي في 4 أبريل 1962م على تغيير التسمية من " الاتحاد الفيدرالي لإمارات الجنوب العربية" إلى "اتحاد الجنوب العربي"؛ رئيس المجلس الأعلى لهذه الدورة يقدم اقتراحاً بتغيير اسم الاتحاد إلى (اتحاد الجنوب العربي)، صحيفة صوت الجنوب: العدد (43)، 11 أبريل 1962، ص1.
- (22) عبدالخالق عمر سعيد عفيف: المرجع نفسه، 198.
- Local News Briefs, Port Of Aden, Annual 199 (1963-64), p84.
- (23) تألفت حكومة باهارون الأولى عقب وفاة حسن علي بيومي في يونيو 1963م، واستمرت حتى إجراء انتخابات المجلس التشريعي العدني في 16 أكتوبر 1964م حيث قدم

(34) تكونت الهيئة من ميناء عدن والمكلا وأي ميناء يتم انشاؤه مستقبلاً. كما تؤول لها جميع ممتلكات أمانة ميناء عدن وميناء المكلا، وتتمتع بصلاحيات تملك وحيازة واستئجار وتأجير الأموال المنقولة والثابتة. وحدد القانون مجلس الإدارة من رئيس يعينه رئيس الجمهورية، وأربعة عشر يعينون من نائب رئيس الوزراء للشئون الاقتصادية وهم: مدير شركة الملاحة الوطنية ومدير إدارة الجمارك وقائد القوى البحرية ووكيل وزارة الصناعة ووكيل وزارة الأشغال والمواصلات وأربعة ممثلين عن نقابة عمال الموانئ، وممثل المؤسسة الاقتصادية للقطاع العام، وممثلان عن اللجنة التنفيذية لاتحاد العام لعمال الجمهورية، وممثل الغرفة التجارية والصناعة على أن يكون من القطاع الخاص؛ مجلد القوانين للأعوام 72-73-1974، القانون رقم (3) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، ص 9-13.

(35) تكونت من رئيس الهيئة ومدير عام مصلحة ميناء عدن، مدير عام شركة الملاحة الوطنية، مدير عام أحواض السفن الوطنية، مدير عام شركة عدن البواخر الساحلية، أربعة ممثلين عن العمال، ووكيل وزارة الاقتصاد والصناعة، ووكيل وزارة المواصلات، وشخص من ذوي الخبرة والاختصاص؛ مجلد القوانين للأعوام 72-73-1974، القانون رقم (27) لعام 1973، تعديل القانون رقم (19) للعام 1973م، الخاص بهيئة الموانئ والملاحة اليمنية، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، ص 307.

(36) مجلد القوانين للأعوام 72-73-1974، القانون رقم (19) لعام، 1973، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، عدن، ص 228-231.

(37) عبدالخالق عمر سعيد عفيف: مرجع سابق، ص 102.

(38) نفسه.

(39) يحيى قاسم سهل: المجتمع المدني في عدن 1839-1967، مكتبة ومركز الصادق للطباعة والنشر والتوزيع، صنعاء، 2014، ص 706.

(40) التقرير العام للنقابة العامة لعمال الميناء بعدن، مطبوع بالاستسئيل، ص 2.

(41) نفسه.

(42) نفسه.

(43) Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of aden, op.cit. p10 .

باهارون استقالته بعد أن أعادته الانتخابات للمجلس مرة أخرى، وأسند المندوب السامي إليه تشكيل حكومة جديدة، أعلن عنها مساء 30 أكتوبر 1964م عرفت بحكومة باهارون الثانية؛ نسبة الناخبين 76 في المئة، صحيفة الأخبار: العدد (466)، 18 أكتوبر 1964، ص 1؛ باهارون يقدم استقالة حكومته، صحيفة الأخبار: العدد (472)، 25 أكتوبر 1964، ص 1؛ تشكيل الوزارة الوطنية في عدن؛ صحيفة الأخبار: العدد (478)، 1 نوفمبر 1964، ص 1.

(24) إنهاء السيادة البريطانية على عدن نقطة خلاف بين وفد عدن ووفد الاتحاد في المؤتمر، صحيفة الأخبار: العدد (375)، 5 يوليو 1964، ص 1.

(25) عبدالخالق عمر سعيد عفيف: نفسه، ص 247.

(26) محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، القاهرة، 1970، ص 163.

(27) عبدالخالق عمر سعيد عفيف: مرجع سابق، ص 211.

(28) احتدام الصراع حول عدن في الأمم المتحدة، صحيفة فتاة الجزيرة، العدد (2223)، 25 أبريل 1963، ص 1؛

يوثائق يبحث قضية عدن مع وزير خارجية بريطانيا، صحيفة فتاة الجزيرة، العدد (2232)، 12 مايو 1963، ص 1؛ هل تتعظ (الأمم المتحدة) من مغالطات الاستعمار البريطاني؟، صحيفة الرأي العام، المكلا، العدد: (162)، 10 أبريل 1967، ص 1.

(29) قرارات، صحيفة الطليعة، المكلا، العدد: (398)، 11 نوفمبر 1967، ص 1.

(30) تقرير سير المباحثات بين الجبهة القومية وبريطانية، صحيفة الطليعة، المكلا، العدد: (400)، 23 نوفمبر 1967، ص 1؛ توقع صدور بيان مشترك عن محادثات جنيف (اليوم)، صحيفة الطليعة، المكلا، العدد: (401)، 29 نوفمبر 1967، ص 1.

(31) علي ناصر محمد: ذاكرة وطن، الثورة - السياسة الخارجية - الوحدة، مطابع الثريا للاؤفست، المكلا، ط 1، 2023، ص 123.

(32) علي ناصر محمد: مرجع سابق، ص 210؛ الجريدة الرسمية، 1968-1971م، القانون رقم (37) للعام 1969، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، عدن، ص 290-30.

(33) مجلد قوانين الأعوام 72-73-1974، القوانين: (10) و(21) و(29) و(32) و(39) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.

- (63) Ibid.
- (64) حفاظاً على أرصفة النفط وخطوط الأنابيب المؤدية إليها نصت المادة(30) من تشريعات ميناء عدن بأنه لا يجوز أن تثبت السفينة نفسها بأي جهاز عائِم أو تلقى مرساها داخل أربع مناطق حددت فيه الجهات والإحداثيات والعوامات وفقاً للتشريع؛ Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120,Port,p21-22
- (65) The Port of Aden Today, Port Of Aden, Annual (1968), p24.
- (66) Ibid.,p24.
- (67) Ibid.
- (68)Aden, Subsidiary Legislation,Chapter120,Port,p20.
- (69) Aden, Subsidiary Legislation ,Chapter120, op.cit., p23.
- (70) The Port Of Aden Today, Port Of Aden, Annual (1968),p24.
- (71) Ibid.,p24.
- (72) Trust News Briefs, Port Of Aden, Annual (1965-66), p53.
- (73) أواخر ستينيات القرن العشرين أُعيد تنظيم قسم الأرصفة التابعة لهيئة ميناء عدن في المعلا الذي كان سابقاً يخضع لإدارة مشرف واحد، وبموجب الترتيبات تم إنشاء قسمين إداريين : القسم الأول خاص بحركة الأرصفة والملاحة، وأصبح مشرف حركة الأرصفة رئيساً لقسم الحركة، وأسند إليه الإشراف العام على أرصفة المعلا. والقسم الثاني متعلق بالشؤون التجارية للأرصفة، وتولى المشرف التجاري للأرصفة مسؤولية إدارة مكتب رصيف المعلا، بالإضافة إلى المسائل المالية المتعلقة بالإيرادات والمصروفات؛ Trst News Bries, Port of Aden, Annual (1968), p42
- (74) The Port of Aden Today, port Of Aden, Annual (1968),p24.
- (75) Trust News Briefs, Port Of Aden, Annual(1968),p42 .
- (76) R.Gavin, The Port Of Aden 1839-1959, Part II ,Prot Of Aden, Annual(1960-61),P37.
- (77) المرشد: ويعني به أي شخص لا ينتمي إلى السفينة ويتولى قيادتها؛ Aden, ordinaces, chapter 95, merchant shipping, p1605
- (78) خالد سالم باوزير: ميناء عدن، دراسة تاريخية معاصرة، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، ط1، 2001، ص223.
- (79) انظر الخريطة رقم (2).
- (80) The Port Of Aden, Port Of Aden, Annual,(1949),p17.
- (44) سفر المستشار الخاص للعلاقات الصناعية، رسالة عدن الأخبارية: العدد (6/11) نوفمبر 1960، ص7.
- (45) التقرير العام لل نقابة العامة لعمال الميناء بعدن، مرجع سابق، ص10.
- (46) نفسه.
- (47) Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of aden,op.cit.,p9 .
- (48) البضائع: تشمل المواشي والسلع والمنتجات التجارية بمختلف أنواعها؛ Aden, Ordinances, Chapter122, Port Trust, p2337, no2.
- (49) Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of aden, Ibid.,p9. .
- (50) The Port Of Aden Today, Port Of Aden, Annual (1968), p20 .
- (51) Aden ,Ordinances, Chapter122, Port Trust , p2337, no2.3
- (52) Aden ,Ordinances, Chapter122, Port Trust, p2347, no25
- (53) Ibid.,p2347, no25
- (54) Ibid.,p2345, no21.22
- (55) وثائق حكومة عدن"الميناء: ملف رقم (284)، مركز الدراسات والبحوث، جامعة عدن، NO/3/2. No.Cm.405.
- (56) محمد عبده غانم (1912-1994م): تلقى تعليمه الأول في مدينة عدن، وواصل دراسته الجامعية في الجامعة الأمريكية ببيروت حيث تخرج في عام 1936، والتحق بمهنة التدريس في عام 1937م، وعين عام 1962 مديراً للمعارف في عدن، كما حصل على مرتبة الشرف في آداب اللغة العربية من جامعة لندن، وأحيل إلى التقاعد من المعارف عام 1963م؛ كلمة موجزة عن الشاعر الأستاذ محمد عبده غانم ، مجلة عدن، العدد: (9)، 1965، ص17.
- (57) First South Arabian Chairman And General Manager For Aden Port Trust , Port Of Aden, Annual(1968) ,p38.
- (58) وثائق حكومة عدن"الميناء: ملف رقم (284)، مركز الدراسات والبحوث، جامعة عدن، NO 2،
- (59) The Port Of Aden, Port Of Aden, Annual (1949), p15 .
- (60) Port Developmant At Aden, Port Of Aden, Annual (1955-56), p30 .
- (61) The Port of Aden Today, Port Of Aden, Annual (1968), p22.
- (62) Ibid.,p24.

- (97) Port Of Aden Traffic, Port Of Aden, Annual (1959-68).
- (98) السفن الساحلية: يعني بها السفن ذات الدفع الميكانيكي التي تقل حوتلها الصافية المسجلة عن 80 طنًا وتعمل ضمن التجارة المحلية، وكذلك أي سفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن تعتمد في قوتها المحركة الرئيسية على الأشرعة أثناء وجودها في حالة توازن (بالصابورة) أو تكون محملة ببضائع مثبته في بيان الشحن أو تحمل ركبًا على متنها؛ Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, op.cit., p15.
- (99) Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, Ibid., p15.
- (100) Port Of Aden Traffic, Port Of Aden, Annual (1959-68).
- (101) خضعت السفن المحلية للتفتيش من قبل المسؤول الصحي وحدد أربعة حدود: الحد الشمالي والجنوبي والغربي والشرقي.
- (102) Table 11-Volume of Trade And Passenger Traffic, Port Of Aden, Annual (1969-1970), p46 .
- (103) بداية عام 1961م كان القطن الخام من أهم الصادرات المحلية ويتم تصديره إلى الهند والمملكة المتحدة. وبإليه البن الذي يصدر إلى الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا واليابان، بالإضافة إلى صادرات جلود الحيوانات، تجارة عدن الخارجية لشهر يناير تبلغ 12800000 أجنبية، صحيفة فتاة الجزيرة: العدد (1602)، 14 أبريل 1961، ص1.
- (104) Table 11-Volume of Trade And Passenger Traffic, Port Of Aden, Annual (1969-1970), p46
- (105) تجارة عدن الخارجية لشهر يناير تبلغ 12800000 أجنبية، صحيفة فتاة الجزيرة: العدد (1602)، 14 أبريل 1961، ص1.
- (106) Table 11-Volume of Trade and Passenger Traffic, Ibid., p46 .
- (107) Oil, Port Of Aden, Annual (1949), p26.
- (108) محمد عمر الحيشي: اليمن الجنوبي سياسياً واقتصادياً واجتماعياً، ترجمة د. الياس فرج، د. خليل أحمد خليل، دار الطليعة، ط1، 1968، ص322.
- (109) Aden bunkering trade, Port of Aden, Annual (1959-60), p44.
- (110) Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of Aden, op.cit., p4 .
- (111) Trust News Briefs, Port Of Aden, Annual (1968), p42.
- (81) Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, Port, p17.18.
- (82) Ibid., p17.18
- (83) القاطرات البحرية: مطلع خمسينيات القرن العشرين، امتلكت هيئة الميناء قاطرتين، هما "برنارد ريلي" و"شمسان". وفي 6 أبريل 1954م دخلت القاطرة "تشامبيون" الخدمة ضمن أسطول الهيئة. كما امتلكت شركة الجزيرة والشرق قاطرة خاصة باسم "الحج"، وعقب الاستقلال، بلغت قاطرات الميناء ست قاطرات، أعيدت تسميتها بما يتلائم مع المرحلة الجديدة وهي كالآتي: "سيرجون هيك" تغير أسمها إلى "بلقيس"، و"سير توم" وتغير أسمها إلى "أروى"، و"سير ولیم لوس" تغير أسمها إلى "نوزين"، و"سير تشارلز لوس" تغير أسمها إلى "20 يونيو". "ممل" إلى "هود". وسميت القاطرة السادسة التي وصلت بعد رحيل الإنجليز باسم "14 أكتوبر"؛ Royal Day For Aden, Port Of Aden, Annual (1953-54), p23; Aden Port Trust News, Port Of Aden, Annual (1961-62), p64; News Briefs, Port Of Aden, Annual (1969-70), pp17.16.
- (84) The Port Of Aden Today, Port Of Aden, Annual (1968), p21.22.
- (85) أخبار مؤجرة لأمانة ميناء عدن، رادار ميناء عدن، ملحق حوليات ميناء عدن (1966-67)، ص3.
- (86) News Briefs, Port Of Aden, Annual (1969-1970), p32.
- (87) Table 9-Member Of Vessels Piloted, Ibid., pp21.45.
- (88) خالد سالم باوزير: مرجع سابق، ص230.
- (89) شركة أحواض السفن، مجلة عدن: العدد (14)، 1967، ص8.
- (90) نفسه.
- (91) خالد سالم باوزير: المرجع نفسه، ص231.
- (92) مجلة عدن: العدد (14)، مرجع سابق، ص10.
- (93) A. h. wihhams, Aden Port Briefs, Port Of Aden, Annual (1963-64), p43.
- (94) Trust News Briefs, , Port Of Aden, Annual (1965-66), p26
- (95) Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, Port, p15.16.
- (96) السفن: يعني بها جميع أنواع السفن البحرية غير السفن الساحلية؛ Aden, Subsidiary Legislation, Chapter120, Port, p14.

- _____، القانون رقم (27) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (29) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (32) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (39) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- مجلد القوانين للأعوام 72-73-1974، القانون رقم (19) لعام 1973، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، عدن.
- _____، القانون رقم (27) لعام 1973، تعديل القانون رقم (19) للعام 1973م، الخاص بهيئة الموانئ والملاحة اليمنية، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- 3- الكتب:**
- أحمد زين عيدروس، سعيد عبدالخير النوبان: مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها. المجلد 11، دار الهمداني للطباعة والنشر، عدن، ط 1، 1984.
- أمين الريحاني : ملوك العرب، دار الجيل، بيروت، ج 1، ط 8، 1987.
- حمزة علي لقمان: تاريخ القبائل اليمنية، دار الكلمة، ج 1، صنعاء، ط 1، 1985.
- خالد سالم باوزير: ميناء عدن، دراسة تاريخية معاصرة، دار الثقافة العربية للنشر، الشارقة، ط 1، 2001.
- شوقي عطا الله الجمل، عبدالله عبد الرازق إبراهيم: تاريخ أوروبا من النهضة حتى الحرب الباردة، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، 2000.
- ر. ج جافين: عدن تحت الحكم البريطاني 1839-1967، ترجمه محمد محسن محمد العمري، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط 1، عدن، 2013.
- عبدالخالق عمر سعيد عفيف: التنظيمات والأحزاب السياسية في مستعمرة عدن 1936-1967م، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، 2022.
- عمر عبد العزيز عمر: أوروبا (1815-1919)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1992.
- (112) Table 10-oil bunkers, Port Of Aden ,Annual (1969-1970), p45
- (113) Pilotage And Navigation, Port Of Aden ,Annual (1969-1970), p21.
- (114) Table 11-Volume of Trade And Passenger Traffic, Port Of Aden ,Annual (1969-1970), p45
- (115) في يوليو 1888م تمكن الإنجليز من شراء أرض العقارب المقابلة لميناء عدن الجديد (التواهي)، وتتحدد القطعة المشتركة بعرض نصف ميل، وتمتد على الساحل من وادي تبين غرباً عبر عدن الصغرى إلى بندر فقم، كما تحدد بخط يبدأ من العمود الثاني على الساحل وعلى طول خط الحدود الذي يفصل أراضي بريطانيا من أراضي العقري، ويقع العمود على مسافة نصف ميل من الساحل، ويسير في خط متواز إلى الساحل في اتجاه غربي، ويخترق الحدود البريطانية المشتركة في جبل إحسان (البريقا) بمسافة نصف ميل، ويلتقي مع شاطئ بندر فقم بمسافة نصف ميل من الحدود البريطانية في عدن الصغرى؛ C.U. Aitchison ,B.C.S., XI.Delhi manager.
- المصادر والمراجع:**
- أولاً: العربية:**
- 1- الوثائق:**
- التقرير العام لل نقابة العامة لعمال الميناء بعدن، مطبوع بالاسطنبول، 1961.
- وثائق حكومة عدن "الميناء: ملف رقم (284)، مركز الدراسات والبحوث، جامعة عدن، NO/3/2. No.Cm.405.
- 2- القوانين:**
- الجريدة الرسمية، 1968-1971م، القانون رقم (37) للعام 1969، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، عدن.
- مجلد القوانين للأعوام 72-73-1974، القانون رقم (39) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (3) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (10) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- _____، القانون رقم (21) للعام 1972، مؤسسة 14 أكتوبر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.

- علي ناصر محمد: ذاكرة وطن، الثورة - السياسة الخارجية - الوحدة، مطابع الثريا للادفست، المكلا، ط1، 2023.
- محمد حسن عوبلي: اغتيال بريطانيا لعدن والجنوب العربي، منشورات العصر الحديث، القاهرة، 1970.
- محمد عمر الحبشي: اليمن الجنوبي سياسياً واقتصادياً واجتماعياً، ترجمة د. الياس فرج، د. خليل أحمد خليل، دار الطليعة.
- يحيى قاسم سهل: المجتمع المدني في عدن 1839-1967، مكتبة ومركز الصادق للطباعة والنشر والتوزيع، صنعاء.
- 4- الدوريات والحواليات:**
- 1-4- الصحف الحضرية:**
- أ- الرأي العام:
- العدد: (162)، 10 ابريل 1967.
- ب- الطليعة:
- العدد (398)، 11 نوفمبر 1967.
- العدد (400)، 23 نوفمبر 1967.
- العدد (401)، 29 نوفمبر 1967.
- 2-4- الصحف العدنية:**
- أ- الأخبار:
- العدد: (343)، 28 مايو 1964.
- العدد: (376)، 6 يوليو 1964.
- العدد (466)، 18 أكتوبر 1964.
- العدد (472)، 25 أكتوبر 1964.
- العدد (375)، 5 يوليو 1964.
- العدد (478)، 1 نوفمبر 1964.
- ب- رسالة عدن الاخبارية:
- العدد (6/11) نوفمبر 1960.
- ج- فتاة الجزيرة:
- العدد (1602)، 14 أبريل 1961.
- العدد (2223)، 25 أبريل 1963.
- العدد (2232)، 12 مايو 1963.
- د- النهضة:
- العدد (184)، 14 يناير 1954.
- ذ- البقعة:
- العدد (37)، 12 فبراير 1959.
- ر- ملحق حوليات ميناء عدن (1966-67):
- رادار ميناء عدن، دار الأيام.
- هـ- مجلة عدن:
- العدد: (9)، 1965.
- العدد (14)، 1967.
- ثانياً: الإنجليزية:
- 1- الوثائق**
- Report of the commission appointed to examine the present and future position of the port of Aden, October-December 1963.
- Records of Yemen. VL8.1933-1945.
- C.U. Aitchison, B.C.S., XI. Delhi Manager.
- 2- القوانين:**
- Aden, Subsidiary Legislation, Chapter 120, Port.
- Aden, Ordinances, Chapter 122, Port Trust.
- Aden, Ordinances, Chapter 95, Merchant Shipping.
- 3- الدوريات:**
- Port of Aden, Annual (1949).
- Port of Aden, Annual (1955-56).
- Port of Aden, Annual (1959-60).
- Port of Aden, Annual (1960-61).
- Port of Aden, Annual (1961-62).
- Port of Aden, Annual (1962-63).
- Port of Aden, Annual (1963-64).
- Port of Aden, Annual (1964-65).
- Port of Aden, Annual (1965-66).
- Port of Aden, Annual (1966-67).
- Port of Aden, Annual (1968).
- Port of Aden, Annual (1969-1970).

The Port of Aden (1960 – 1969) A Political and Economic Study

Abdulkhaleg Omer Afef

Abstract

The Port of Aden port was a vital center of commercial and maritime activity and a principal station for services to incoming, outgoing, and transiting vessels along the international shipping route. This was due to the integrated services it provided, including shipping agencies, marine supply services, import and export activities, free trade, and transit trade. The port was frequented by fleets of large foreign vessels whose companies maintained representative offices in Aden until 1967. (Before the independence)

The port authority played a central role in formulating development plans to enable the port to keep pace with rapid transformations in fuel trade and exponential expansion of global commerce. Regulatory legislation also contributed to organizing commercial and maritime activities within the port, allowing it to achieve a high level of distinction and competitiveness and to rank among the leading ports in comparison with neighboring ports. At This stage, the port reached its peak activity, providing commercial and maritime services of an international character.

However, this prosperity did not continue, as the port entered a period of decline and contraction. Its activity was affected by both external and internal developments, particularly the closure of the Suez Canal after the Israeli invasion in June 1967, in addition to the issuance of the law of the public sector economic corporation and national planning (nationalization) on 27 November 1969.

Keywords: Port Authority –Berths-Anchorage-Ships-Port Union-Nationalization Law.