

الحدود السياسية البحرية المصرية السعودية وإمكانية التعاون المشترك

” دراسة في الجغرافيا السياسية ”

عبد الرحمن بن سليمان النسيان **

أحمد محمد أبو عجيذة*

تاريخ قبول النشر : 2019/1/31م

تاريخ تسلّم البحث : 2018/4/10م

الملخص

تناول البحث دراسة الحدود السياسية البحرية بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية وإمكانية التعاون المشترك، وما يمكن أن تؤثر فيه هذه الحدود غير المرسمة بين دولتين عربيتين يحتلان قلب الوطن العربي، كما ترسم هذه الدراسة خط الحدود السياسية البحرية المقترحة بين البلدين، بالإضافة إلى ذلك ناقشت الدراسة المنطقة الاقتصادية بين البلدين، والوظائف الاقتصادية بينهما. الجدير بالذكر أن هذه الدراسة تتكون من ستة مباحث تغطي جميع جوانب الدراسة، كما اشتملت على عدد من الخرائط والأشكال.

المقدمة:

ولها أهمية قصوى كشرابين رئيسة لحركة التبادل التجاري الدولي، وقد انصب اهتمام الجغرافيا السياسية للبحر حديثاً على دراسة قانون البحر من زاويتين، تمثلت أولهما في دراسة الحدود البحرية، وتمثلت الثانية في دراسة القوانين التي تحكم استكشاف واستغلال الموارد الاقتصادية البحرية، والنقل عبر المضائق الدولية (Prescott, 1975, P13-23).

ويتناول البحث دراسة الحدود السياسية البحرية بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية وإمكانية التعاون المشترك، وما يمكن أن تؤثر فيه هذه الحدود غير المرسمة بين دولتين عربيتين يحتلان قلب الوطن العربي، وفيهما تلتقي قارتا آسيا وإفريقيا محور قارات العالم ، كما ترسم هذه الدراسة خط الحدود السياسية البحرية المقترحة بين البلدين.

أسباب الدراسة وأهدافها:

لم تلق دراسات الحدود البحرية بصفة عامة والمياه الإقليمية بصفة خاصة اهتمام الباحثين في حقل الجغرافيا السياسية، فالملاحظ تركيز الدراسات والبحوث في الجغرافيا السياسية على الحدود البرية ومشكلاتها؛

مجالات الدراسة وموضوعها .

يجمع الباحثون في الجغرافيا السياسية بأن قضايا الحدود تعد من أبرز العوامل المؤثرة في توجيه السياسة الدولية، وأن مثل هذه القضايا لا يفقدها الزمن أهميتها، فتعكير صفو العلاقات، وإعاقة التنمية الاقتصادية ، وعرقلة التعاون المشترك بين الدول ، وتهديد السلام والأمن الدوليين ، هو رهن بإطلالة خلاف حدودي على ساحة الأحداث (شهاب، 2009م، ص100).

وتعنى الجغرافيا السياسية بدراسة بحار العالم ومحيطاته، التي تغطي نحو 79% من مساحة الأرض ، كما تمثل مسرحاً لعلاقات التعاون والصراع بين الدول والقوى المختلفة، منذ أن تعلم الإنسان ركوب البحر، وتشكل بمواردها رصيذا هائلا للبشرية ،

* عضو هيئة التدريس بقسم الجغرافيا / المعهد العالي للدراسات الأدبية بالمعهد العليا كنج مريوط - مصر، وقسم الجغرافيا / كلية الشريعة والدراسات الإسلامية بالإحساء / جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

** عضو هيئة التدريس بقسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية - جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.

الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة لمصر في البحر المتوسط - دراسة في الجغرافيا السياسية"، وقد تناولت مراحل تحديد الحدود البحرية لمصر في البحر المتوسط ووظائف تلك الحدود مع التركيز على المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها الاقتصادية (عيش، 2004م).

التعليق على الدراسات السابقة:

أجادت الدراسات السابقة بطرق موضوع الحدود البحرية والمناطق الاقتصادية فيها، وخاصة في البحر الأحمر، ولكنها لم تتطرق لأهمية ترسيم الحدود السياسية بين الدول وخاصة بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية، وبما يمثله تسريع ترسيم الحدود من استقرار بين البلدين؛ مثال ذلك تسريع ترسيم الحدود السعودية اليمنية؛ وتجنب المشكلة الحدودية بين دولة الكويت والجمهورية العراقية في عام 1990م.

مناهج الدراسة وأساليبها:

تتعدد وتتشابك مناهج وطرائق البحث التي يمكن من خلالها معالجة موضوع الدراسة، ولا يعني تعدد هذه المناهج تضاربها فيما بينها، بل لكل منهج ضرورته وأهميته، بل قد لا يفيد منهج دون الآخر لحاجة الدراسة لهما، حيث يركز كل منهج على تحليل نقاط بعينها دون التعرض لكل ما يجب أن يناقشه هذا المنهج. واعتمدت الدراسة على عدد من المناهج: المنهج الوصفي، الذي يصف الظاهرة حيث يركز علم الجغرافيا عامة على هذا المنهج في العديد من دراساته، ومنهج النظام أو تحليل النظم، والنظام هو ذلك الكيان ذو العناصر المترابطة الذي يستقبل مدخلات معينة من بيئته حيث يعالجها من أجل إنتاج مخرجات محددة لتلك البيئة، ووفق هذه المنظومة فإن نطاقات الحدود البحرية بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية تمثل مدخلات المنظومة التي يتم استقبالها ومعالجتها في البلدين، لتأتي

لذا يعد مجال وموضوع الدراسة سببا في حد ذاته. ويعد الهدف الرئيس من هذا البحث هو دراسة الحدود المصرية السعودية وإمكانية التعاون المشترك بما يحقق التنمية للبلدين؛ من خلال الوقوف على سبل ترسيم هذه الحدود، وأثر ذلك في زيادة التكامل بين الدولتين.

الدراسات السابقة:

يبدو نصيب الدراسات في الجغرافيا السياسية بصفة عامة، والحدود البحرية بصفة خاصة محدوداً جداً بالقياس إلى سائر فروع الجغرافيا، وباستقراء الدراسات الجغرافية السياسية في هذا المجال يمكن تصنيفها في اتجاهين:

الاتجاه الأول: دراسات تناولت الحدود البحرية والمياه الإقليمية في ضمن موضوعاتها؛ وهي دراسة "حميد" بعنوان "الأسس الجغرافية للمشكلات في مناطق الحدود المصرية"، وقد تناولت الدراسة في الفصل الثاني الحدود البحرية لمصر في البحرين المتوسط والأحمر وذلك في إطار معالجتها العامة لحدود مصر البرية والبحرية (حميد، 1992م). وهناك دراسة "أبو عجيظه" تحت عنوان "الموقع كأحد مدخلات العملية السياسية لمصر - دراسة في الجغرافيا السياسية"، وقد تناولت الدراسة في فصلها الثاني الموقع البحري لمصر، كأحد مدخلات النقل الاستراتيجي، حيث تناولت الدراسة أهمية خليج السويس وقناة السويس وخليج العقبة ومضايق تيران في السياستين المصرية والدولية (أبو عجيظه، 2005م).

الاتجاه الثاني: دراسات تناولت الحدود البحرية والمياه الإقليمية كموضوع أساسي؛ وهي دراسة "أبو داود"، بعنوان "البحار السعودية - مناطق السيادة وموارد الطبيعة"، وقد اهتمت هذه الورقة بدراسة الحدود والمناطق البحرية السعودية سواء تلك التي تم الانتهاء من تعيينها، أو بعض المناطق الحدودية البحرية التي لازالت في مرحلة التفاوض بين المملكة وجيرانها (أبو داود، 2002م). ودراسة "عيش" بعنوان "المياه

ويبلغ أقصى امتداد لمنطقة الدراسة من الحدود البحرية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية المشتركة مع جمهورية السودان وحتى نهاية خليج العقبة في أقصى الشمال الشرقي نحو 1010 كم ليمثل نحو 45% من إجمالي طول البحر الأحمر والذي يبلغ نحو 2227 كم، بمتوسط اتساع يصل إلى نحو 240 كم، ويبلغ أقصى اتساع للبحر الأحمر في منطقة الدراسة نحو 322 كم^(*).

وتقسم شبه جزيرة سيناء المصرية الجزء الشمالي من منطقة الدراسة - البحر الأحمر - إلى قسمين يمتد خلالهما خليج العقبة بطول يصل إلى حوالي 185 كم وبتساع نحو 33 كم عند أعرض جهاته، وخليج السويس بطول 314 كم وبتساع نحو 32 كم عند أعرض جهاته في الطرف الجنوبي^(*).

وتقدر مساحة منطقة الدراسة بالبحر الأحمر بنحو 121421 كم²^(*)، وهي تمثل نحو 42.3% من مساحة المسطح البحري للبحر الأحمر حتى باب المندب والذي يصل إلى حوالي 286402 كم² (آدم ، 1997م ، ص 127).

أما عن الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة فيقع البحر الأحمر بين قارة آسيا - في الجنوب الغربي القارة، وقارة أفريقيا - شمال غرب القارة، ويعد البحر الأحمر بحر مغلق شديد الملوحة لوقوعه في المنطقة المدارية (هيئة المساحة، 1428هـ ، ص 29).

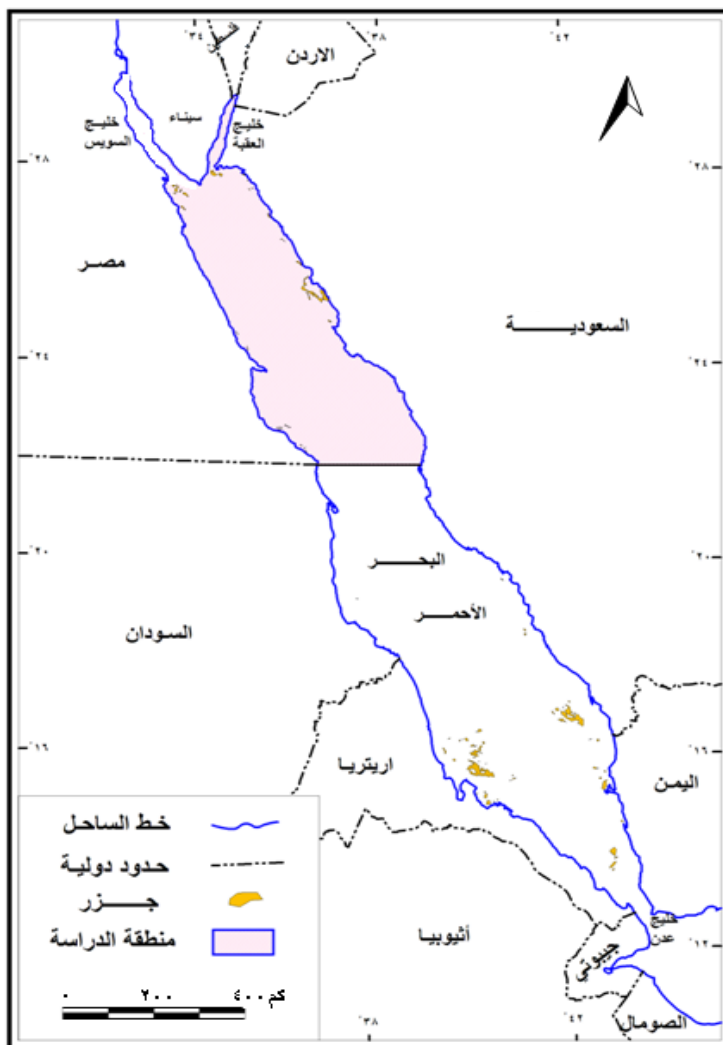
وتستمد منطقة الدراسة أهميتها الإستراتيجية الدولية من طبيعة موقعها، واحتوائها على ممرين مائيين إستراتيجيين من أهم الممرات المائية في العالم؛ وهما: مضيق تيران وهو المنفذ البحري الوحيد الذي يصل خليج العقبة بالبحر الأحمر، ومضيق جوبال الذي يؤدي إلى قناة السويس التي تصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط.

الإجراءات والمشروعات المقترحة للتعاون المشترك بهدف تنمية مقدرات البلدين بمنزلة مخرجات المنظومة. والمنهج الوظيفي الذي ينطلق من دراسة الأداء الوظيفي لمنطقة ما بوصفها وحدة أو ظاهرة سياسية؛ فمن هذا المنطلق تم دراسة الحدود البحرية المصرية السعودية وإمكانية التعاون المشترك بينهما.

واستعانته الدراسة بالأسلوب الكارتوجرافي ونظم المعلومات الجغرافية GIS، لدراسة موضوع البحث عن طريق معالجة بيانات متعددة المصادر كارتوجرافيا. وتم الاستعانة بمجموعة من الأدوات التي تتمثل في خرائط مشاريع الهيئة العامة للمساحة السعودية لإنتاج الخرائط البحرية مقياس 1 : 1500000، وخرائط الأدميرالية البحرية البريطانية مقياس 1 : 750000، ومجموعة من برمجيات الحاسب الآلي ونظم المعلومات الجغرافية المتمثلة في " Excel 2010 – MapInfo Professional 10" - Arc GIS 10 كأدوات تقنية حديثة لجدولة البيانات وإنشاء الخرائط الرقمية وربطها بقواعد البيانات المكانية وعرضها بالطرائق الكارتوجرافية من خرائط وأشكال بيانية.

منطقة الدراسة:

تمثل منطقة الدراسة الجزء الشمالي من البحر الأحمر الواقع بين دائرتي عرض 22 و 30 درجة شمالاً وبين خطي طول 32 و 37 درجة شرقاً، وهو الامتداد الفلكي للحدود السياسية البحرية المصرية السعودية ، حيث تمتد في محور مائل قليلاً من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي وهو الاتجاه العام للبحر الأحمر، وبذلك تمتد منطقة الدراسة في ثماني درجات عرضية من خليج العقبة وحتى الحدود البحرية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية المشتركة مع جمهورية السودان (شكل رقم 1).



المصدر : من إعداد الباحثين اعتماداً على خرائط الأدميرالية البحرية البريطانية ، لوحة البحر الأحمر ، مقياس 1 : 2.250.000 ، لعام 1988م .

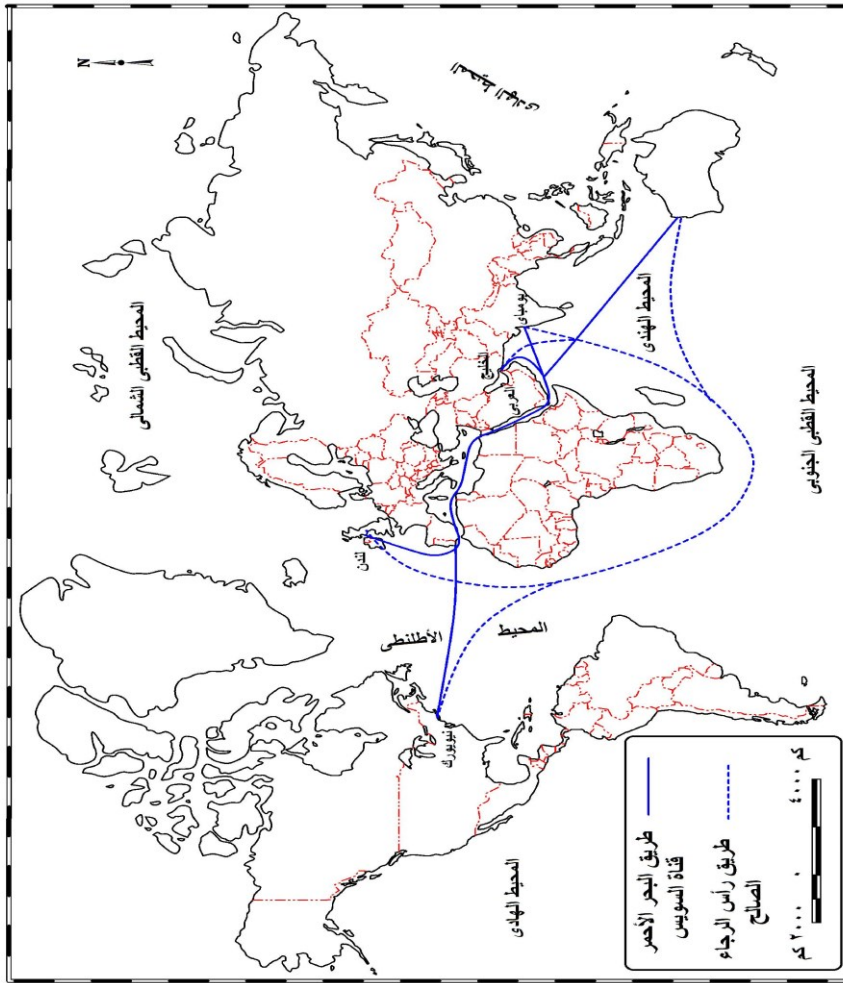
(شكل رقم 1) الموقع الجغرافي والفلكي لمنطقة الدراسة

ويمكن تشبيهه بالجسر المائي الذي يصل الشرق بالغرب؛ لأنه يربط البحر العربي والمحيط الهندي بالبحر المتوسط بواسطة مضيق باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال؛ وبهذا يصبح البحر الأحمر همزة وصل إستراتيجية لكثير من طرق الملاحة المائية (سلطان ، 1984م، ص33 - 34). ويتمتع البحر الأحمر بأهمية إستراتيجية متميزة سياسية واقتصادية وعسكرية (السماك ، 1989م،

كما تستمد منطقة الدراسة أهميتها من الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر عامة وذلك لأن منطقة الدراسة تمثل الجزء الشمالي من البحر الأحمر، الذي يمثل أحد البحار ذات المكانة الاستراتيجية في الملاحة الدولية (شكل رقم 2). فالبحر الأحمر من أهم الممرات البحرية العالمية؛ لأنه يوفر للقوى الإقليمية والدولية إمكانات الوصول إلى البحر المتوسط، والمحيط الأطلسي، والمحيط الهندي،

أما من الناحية الاقتصادية، فقد برزت أهمية البحر الأحمر في أعقاب شق قناة السويس وتحقيق الاتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط حيث شكلا معاً طريقاً من أقصر وأسرع الطرق البحرية بين الشرق والغرب، إذ يوفر المرور للسفن والناقلات البترولية عبر قناة السويس حوالي 17 - 59% من المسافة و 50 - 75% من الوقود؛ مما يساعد ذلك على زيادة عدد الرحلات وسرعة الإمداد بالوقود والسلع؛ مما يؤثر في الأسعار (Blake , 1987 , P. 102).

ص7)، فمن الناحية السياسية، نجد أن المفهوم الجيوبولتيكي للبحر الأحمر لا يقتصر علي الوحدات السياسية التي تطل على شواطئه مباشرة، بل يتعدى ذلك ليشمل الوحدات والقوى السياسية التي ترتبط به سياسياً واقتصادياً وعسكرياً واستراتيجياً. فلاشك أن هناك تأثيراً متبادلاً بين البحر الأحمر وكل من البحر المتوسط والمحيط الهندي والقرن الإفريقي والخليج العربي والشرق الأقصى، بما تحويه هذه المناطق من صراعات ومصالح (Aliboni,1985,P.1)، حيث يربط البحر الأحمر بين هذه المناطق التي تعد أهم مناطق الصراع العالمية .



Source: (Dikshit , 1984 . P.36)

شكل (2) : الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر (منطقة الدراسة) في الملاحة الدولية

كما ظلت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر في الربط بين الشعوب التي تعيش على شاطئيه والتي ظلت تتمتع بالمنافع فيما بينها، وخاصة في مجال التجارة (سلطان ، 1984م، ص35). وأهم ما يميز البحر الأحمر في هذا العصر كونه ممراً مائياً تجتازه أهم سلعة إستراتيجية وهي النفط، حيث يعد البحر الأحمر الطريق الرئيسي لنقل النفط من أكبر مناطق إنتاجه والمتمثلة في منطقة الخليج العربي إلى أكبر مناطق استهلاكه في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

ومن الناحية العسكرية، فقد اكتسب البحر الأحمر أهميته العسكرية من موقعه حيث كانت قاعدتا عدن وقناة السويس العسكريتان محور السياسة الإستراتيجية والعسكرية البريطانية في الشرق الأوسط حتى نهاية الحرب العالمية الثانية فضلاً عن كونه ممراً للقطع البحرية العابرة من و إلى البحر المتوسط والمحيط الهندي (السيد، 1985، ص31).

ويتميز البحر الأحمر بأنه يضم ثلاثة مضائق تتمثل في مضيق باب المندب ومضيق تيران ومضيق جوبال تعطي للدول المشاطئة للبحر الأحمر إمكانية السيطرة عليه والتحكم في الملاحة العالمية، فضلاً عن الجزر في البحر الأحمر والتي تستخدم كقواعد بحرية لتحقيق الأمن للدول المشاطئة للبحر مثل جزيرتي تيران وصنافير في مدخل خليج العقبة، وجزيرة شدوان المصرية. بالإضافة إلى طول سواحل البحر الأحمر بالنسبة لمساحته؛ مما يؤدي إلى فقدان البحر الأحمر إلى ميزة الملاحة في العمق بينما يكسبه إمكانية السيطرة على المجرى الملاحي من المواقع الساحلية الحاكمة (توفيق، 1979م، ص29). بالإضافة إلى أن البحر الأحمر هو همزة وصل بين الأساطيل البحرية في البحر المتوسط والمحيط الهندي (بيومي، 1999م، ص30). لهذا يمكن القول: بأن الأهمية الإستراتيجية لمنطقة الدراسة تتبع من كونها جزءاً من البحر الأحمر الذي يربط شمال العالم

بجنوبه وشرق العالم بغربة.

ثانياً - تعيين الحدود السياسية البحرية المصرية السعودية.

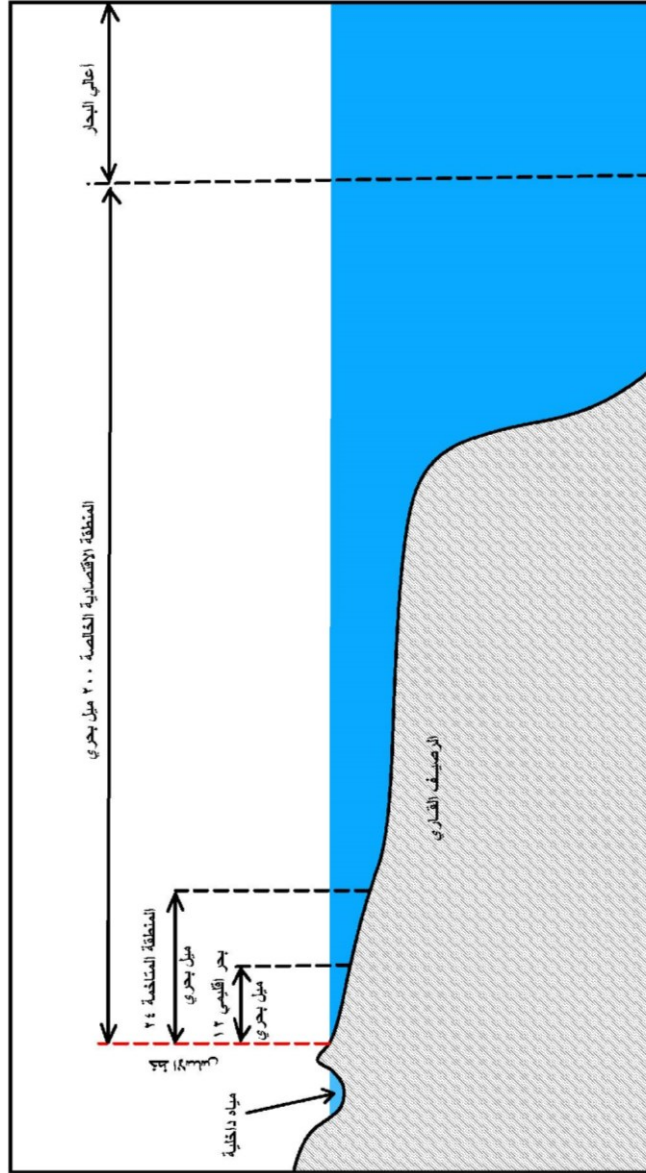
تنقسم الحدود البحرية في الجغرافيا السياسية إلى عدد من النطاقات المتجاورة (الديب، 2002م، ص 702)، التي يوضحها (شكل رقم 3)، وتتمارس فيها الدولة أنواعاً مختلفة من الحقوق، وتحاول أن تفرض عليها سيادتها وإشرافها للدفاع عن سواحلها ولإحكام الرقابة الجمركية والصحية، وتختلف الدول فيما بينها في تحديد اتساع نطاقات حدودها البحرية، وهذه النطاقات تتمثل فيما يلي:

المياه الداخلية:

تتمثل المياه الداخلية في الكوات ومصبات الأنهار، والمرافئ الطبيعية، والفتحات، ومياه الخلجان التي يقل اتساع فتحاتها عن 24 ميلاً بحرياً، التي يحدها خط الأساس الذي يصل بين الرؤوس البارزة في البحر، وهذا النطاق جزء لا يتجزأ من أرض الدولة يخضع لقوانينها، وبفقد الاعتراف بالمياه الداخلية في تحديد الحد السياسي البحري للدولة؛ لأنه يعين عليها خط الأساس الذي يبدأ منه قياس المياه الإقليمية للدولة، ولا تعد المياه الداخلية جزءاً من المياه الإقليمية للدولة (الديب ، 2002م ، ص 702).

المياه الإقليمية:

يطلق اصطلاح المياه الإقليمية على ذلك الشريط من مياه البحر المجاور لسواحل الدولة والذي يخضع لسيادتها، ويتم حساب اتساع البحر الإقليمي من آخر نقطة تتحسر عنها المياه وقت الجزر للشواطئ الطبيعية، ومن وراء الحواجز والأرصفة التي تحيط بالمواني أو الأحواض البحرية (عقيل ، 1962م ، ص217-223). والحقيقة أن امتداد المياه الإقليمية للدولة الساحلية مسألة خلافية حيث يتفاوت عرضها من دولة لأخرى، إلا أنه قد تم الاتفاق على مبدأ 12 ميلاً بحرياً من خط القاعدة؛ لذلك فإن 89% من الدول تأخذ بنفس الامتداد في تحديد المياه الإقليمية لها (Couper, 1983, p228).



المصدر : من أعداد الباحثان اعتماداً على :
Department of defense, maritime claims reference manual, united states of America, 23/6/2005

(شكل رقم 3) : نطاقات الحدود السياسية البحرية للدول

تمتد هذه المنطقة من نهاية المياه الإقليمية للدول الساحلية إلى مسافة محددة في اتجاه البحر العالي. ويختلف اتساع هذه المنطقة من دولة إلى أخرى إلا أن قانون البحر حدد أقصى اتساع لهذه المنطقة وهو 24 ميلاً بحرياً يقاس من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وتتمارس الدولة في هذه المنطقة سلطات جمركية وإجراءات خاصة بالهجرة وقوانين مالية وصحية والإشراف على

الساحلية وذلك للسفن التجارية والحربية بشرط أن تسير الغواصات وسفن الملاحه طافية فوق سطح الماء ورافعة علمها . ويكون المرور بريئاً عندما لا يضر . وتعد المياه الإقليمية جزءاً من يابس الدولة مغموراً بالمياه، حيث تمارس الدولة سيادتها فيها بشكل كامل (الديب، 2002م، ص702)، وهذا من وجهة نظر الجغرافية السياسية يزيد من سيادة الدولة ويحقق الأمن والحماية لها. المنطقة المتاخمة أو التكميلية .

وغير الحية، سواء في الماء أو على قاع البحر واستغلالها، والمحافظة عليها، وحسن إدارتها. وتقع في هذه المنطقة مصايد البترول والغاز الطبيعي، وكل المعادن المستغلة في الوقت الحاضر (الديب، 2002م، ص707)، هذا من ناحية؛ ومن ناحية أخرى فإن 200 ميل بحري هي الحد الأقصى لما يمكن أن يذهب إليه امتداد المنطقة الاقتصادية، ومن ثم فإن الدول تستطيع أن تتوقف بمناطقها الاقتصادية في حدود دون ذلك الحد الأقصى، ومن الطبيعي أن يكون للاعتبارات الجغرافية تأثيرها في تحديد امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة (عامر، 1993م، ص502). وهذا التعريف من وجهة نظر الجغرافيا السياسية يُدخل المنطقة المتاخمة أو التكميلية والرصيف القاري في ضمن نطاق المنطقة الاقتصادية ويجعلها جزءاً لا يتجزأ منها.

أعالي البحار:

هي المناطق البحرية المفتوحة للجميع، والتي لا سلطان لأحد عليها، فهي عبارة عن مساحة من مياه البحر مشترك للإنسانية؛ حيث تعد ثرواتها فيها ملكاً مشاعاً لجميع الدول، والملاحه فيها مكفولة لجميع الدول (Glassner, 1996, P518)، وتمارس فيها الدول الكبرى عادة إجراء التجارب العسكرية المشروعة وغير المشروعة مثل التجارب النووية، فمنطقة أعالي البحار لا قيود دولية عليها.

ثالثاً- خطوط الأساس للحدود السياسية البحرية المصرية السعودية

تختلف طرائق قياس الحدود البحرية فقد تستخدم طريقة رسم خط متماثل لتعريخ الساحل، أو ما يسمى بطريقة التماثل، وهناك من يرى استخدام طريقة خطوط القاعدة أو الأساس التي تمثل خطوطاً ممتدة من النقاط البارزة من الساحل، وآخرون يحذون طريقة استخدام الأقواس (شكل رقم 4)، و التي يتم فيها رسم أقواس من خطوط الأساس بنصف قطر يساوي مدى البحر الإقليمي (سعودي، 1971م، ص143). ويشمل البحر الإقليمي في الواقع نطاقاً محدداً من المياه بعكس المياه الداخلية،

الاستيراد والتصدير ومنع المجرمين أو غير المرغوب فيهم من دخول البلاد (الديب، 2002م، ص704).

وهو يؤدي إلى تأمين الدولة وحماية اقتصادها.

الرصيف القاري .

هو امتداد لليابس تحت مياه البحر، ويمتد الرصيف القاري من خط الساحل حتى عمق 100 قامة (182متر) تقريباً، وقد يصل في بعض الأحيان إلى 300 قامة، وقد لا يوجد رصيف قاري في بعض الجهات (عقيل، 1962م، ص230). وحدد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث (عام 1982م) لقانون البحر الرصيف القاري على أسس جيولوجية، فقرر أنه يمتد لمسافة 200 ميل بحري من خطوط القاعدة، ثم عادت الأمم المتحدة وربطت الرصيف القاري بعمق 200 متر. وللدولة الساحلية حق استكشاف الموارد الاقتصادية المائية والمعدنية الموجودة بالرصيف القاري واستغلالها، وقد قرر مؤتمر قانون البحر بجنيف لعام 1958م؛ أن سيادة الدولة المجاورة تظل سارية على الرصيف البحري. ولا يمكن لدولة أخرى أن تستغل موارد الرصيف القاري بدون إذن من الدولة المجاورة. ويجب على الدولة التي تمتلك السيادة على الرصيف القاري ألا تعرقل إنشاء وصيانة الكابلات والأنايبب عليه (الديب، 2002م، ص706). وهذا التعريف من وجهة نظر الجغرافيا السياسية يدخل الرصيف القاري في ضمن نطاق المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة ويجعله جزءاً لا يتجزأ منهما.

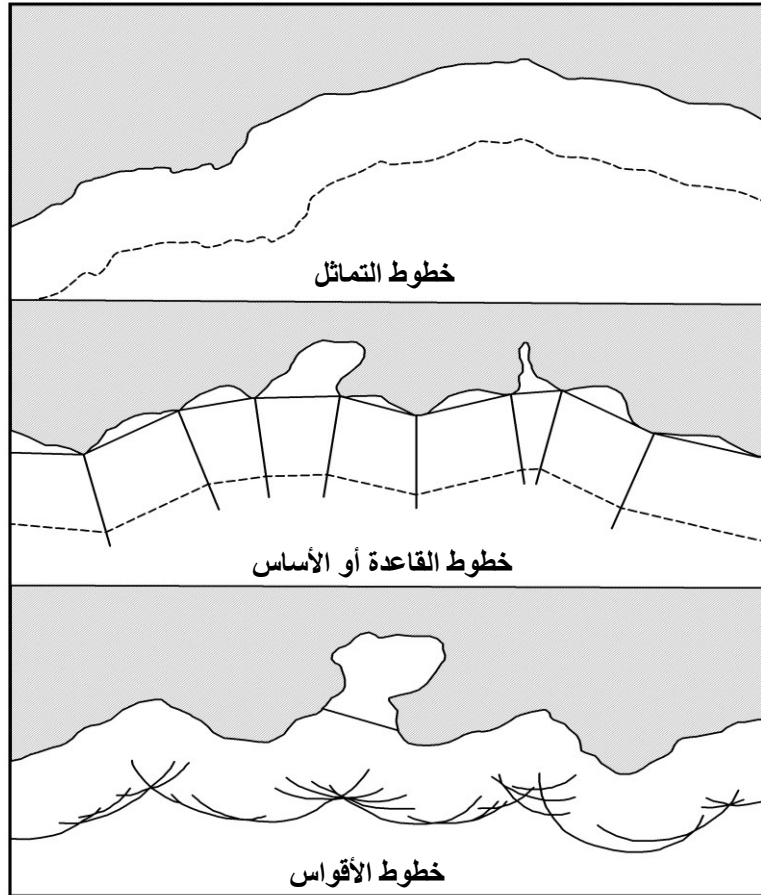
المنطقة الاقتصادية .

تعد المنطقة الاقتصادية منطقة من البحار تمتد فيما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية ومجاورة له، ولا يزيد اتساعها على 200 ميل بحري مقاسه من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، ولا تخضع هذه المنطقة لسيادة الدولة الساحلية (العناني، 1985م، ص39)، معنى ذلك أنه لو كانت الدولة تأخذ بقاعدة 12 ميلاً بحرياً امتداداً للمياه الإقليمية فإن لها بعد ذلك 188 ميلاً بحرياً تمارس فيها الدولة حقوق السيادة لاكتشاف الموارد الطبيعية الحية

البحرية والتي تعتمد بالدرجة الأولى على خطوط القاعدة أو الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي، و قياس جميع المناطق البحرية. فضلاً عن أنها بذاتها هي التي تفصل ما بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي (عامر، 1993م، ص486).

فعلى الجانب السعودي صدر في سنة 1368هـ - 1949م مرسوم ملكي بشأن تحديد البحر الإقليمي للمملكة العربية السعودية، و حدد المرسوم مدى البحر الإقليمي للمملكة العربية السعودية من المياه الداخلية التي تضم مياه الخليج الواقعة على طول سواحل المملكة و المياه التي فوق وتجاه البر من أي ضحضاح لا يبعد بأكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً عن البر أو عن جزيرة عربية سعودية (ملحق رقم 1).

وتقاس المياه الإقليمية من خط الأساس باتجاه البحر (Prescott , 1975, P.38). وفي الواقع، فإن هناك صعوبات تواجه عملية تحديد خط الأساس أو القاعدة، حيث إنه من المعلوم أن حركة المد والجزر تختلف من ساحل لآخر، نظراً لاختلاف الحافات ومعدلات انحدارها نحو البحر، الأمر الذي أدى لبدأ القياس من خط القاعدة، الذي يمر بأدنى جزر في فصل الربيع، والذي يعرف بالمد القفاز. وقد تم تعديل ذلك بحيث يبدأ القياس من متوسط أدنى جزر (هارون، 1998م، ص 221). وللوقوف على طبيعة الحدود البحرية، والمياه الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة البحرية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية في البحر الأحمر بصفة خاصة يجب الوقوف على ما نصت عليه قرارات ومراسيم واتفاقيات كلا البلدين بشأن تعيين الحدود



المصدر : (الديب ، 2002 ، ص 701)

السعودية المعلنة والمقابلة للساحل المصري في البحر الأحمر شمال خط عرض 22 درجة الذي يمثل الحدود الجنوبية لمصر (ملحق رقم 5).

فهذه الجهود من قبل البلدين في بيان حقوقهما في مياه البحر الأحمر لا تكفي، بل يجب عليهما الإسراع في رسم الحدود البحرية بينهما في أسرع وقت ممكن، لأن العديد من المشاكل الحدودية بين الدول تنشأ عن عدم ترسيم الحدود في حينه؛ ولعل المشكلة العراقية الكويتية عام 1990م؛ الدليل القاطع السلبي على ذلك، حيث كان من مبررات الحكومة العراقية في غزو دولة الكويت الخلاف الحدودي بينهما.

كما تعد المشكلة الحدودية بين المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية المثال الإيجابي في هذا الصدد، فقد سارع البلدان في حل هذه المشكلة، مما قطع الطريق على القوى الإقليمية المعادية استغلالها، ولعل في وجود العدو الإسرائيلي في المنطقة الدافع الأكبر في الإسراع في رسم الحدود البحرية السعودية المصرية؛ حيث إنه من الممكن أن يستغل العدو الإسرائيلي هذه القضية لتعكير صفو العلاقات السعودية المصرية المميزة.

الجدير بالذكر أن الحكومة السعودية والمصرية لم تول قضية ترسيم الحدود بينهما أولوية لعدم الجدوى الاقتصادية في مياه البحر الأحمر الفاصلة بينهما، حيث لم يكتشف النفط بكميات تجارية في مياه البحر الأحمر (هيئة المساحة، 1428هـ، ص 61). مما تجدر الإشارة إليه بأن هذا لا يعني التسوية في ترسيم الحدود بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية، لأنه قد يكمن في مياه البحر الأحمر ثروات لا تعرف وغير مستخدمه في العصر الحالي، فكثيراً من الحدود قبل اكتشاف النفط كانت ترسم دون مراعاة الحقول النفطية، فكانت ترسم على أساس

وفي نفس اليوم أصدرت المملكة تصريحاً ملكياً بشأن امتداد ولايتها على الجرف القاري، ابتداء من الحد الخارجي لبحرها الإقليمي نحو البحر، وقيامها باختصاصاتها، ورقابتها في المناطق البحرية المتاخمة لسواحلها (أبو داود، 2001م، ص 259).

أما على الجانب المصري، فقد تدرجت جمهورية مصر العربية في تحديد اتساع مياهها الإقليمية وذلك توافقاً مع التطورات الدولية التي عملت على تقنين السيادة البحرية، وكذلك لتطور القرارات السياسية الداخلية، حيث كانت في الفترة السابقة لعام 1951م - في أثناء فترة الملكية - تأخذ بالعادة التقليدية في تحديد اتساع بحرها الإقليمي، وهو الثلاثة أميال بحرية، ثم صدر مرسوم ملكي في سنة 1370هـ - 1951م حدد اتساع البحر الإقليمي المصري بأثنى عشر ميلاً بحرياً (ملحق رقم 2).

ولم يوقع كلا الجانبين السعودي والمصري أي اتفاقيات تخص تعيين الحدود البحرية بينهم في البحر الأحمر (السرياني، 1422هـ، ص 188). فاكتمت كل من البلدين بإعلان قوائم إحداثيات نقاط خطوط الأساس المستقيمة "وفقاً للمسند الجيوديسي بمسقط مركبتور"، والتي يبدأ من خلالها قياس النطاقات البحرية التي تخضع لسيادة الدولتين (ملحق رقم 3، 4).

إلا أن المملكة العربية السعودية حددت خطوط الأساس الخاصة بها في البحر الأحمر دون أي إشارة بتحديد النقاط الحدودية مع جمهورية مصر العربية وخصوصاً فيما يخص الحدود السعودية المصرية السودانية المشتركة، وما يثار بخصوص الخلاف السلمي على مثلث حلايب وشلاتين وامتداده في البحر الأحمر بين جمهورية مصر العربية وجمهورية السودان؛ مما دفع الجانب المصري بإصدار إعلان أودعته بالأمم المتحدة تنص فيه على احترام مصر وتعاملها مع خطوط الأساس البحرية للمملكة العربية

البحرية إلى النقطة رقم (2) وإحداثياتها 32.725 21 29 شمالاً و 56 34 شرقاً ثم تمتد إلى النقطة رقم (3) وإحداثياتها 28.257 22 29 شمالاً و 53 34 شرقاً (Daniel and Clive, 2001, p.14)، ثم تمتد الحدود البحرية

بخط مستقيم إلى نهاية الحدود البحرية في الخليج. ولم تقم جمهورية مصر العربية بتوقيع أي اتفاق لتعيين الحدود البحرية بينها وبين الدول المقابلة والمجاورة لها علي خليج العقبة ، حيث تقابل جمهورية مصر العربية في خليج العقبة كلاً من المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية كما تجاور دولة فلسطين، وكما حددت الاتفاقية العامة للأمم المتحدة عام 1982م أن لكل دولة الحق في تحديد البحر الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلاً بحرياً، حيث أخذت كل من جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية بهذا الامتداد، ونظراً لضيق اتساع خليج العقبة، حيث يصل أقصى عرض له 18 ميلاً بحرياً؛ لذا لا يمكن لكلتا الدولتين استيفاء امتداد بحرهما الإقليمي، وفي هذه الحالة أعطى القانون الحق لكلتا الدولتين في الاتفاق بشأن تحديد حدود البحر الإقليمي (الأمم المتحدة، 1982، ص3).

وفي حالة عدم وجود الاتفاق جعل خط الوسط أو خط المسافة المتساوية أساساً للتحديد، حيث تكون كل نقطة على هذا الخط متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يبدأ من خلاله قياس البحر الإقليمي، ما لم يحول دون تطبيق ذلك المعيار سند تاريخي للدعاء بحقوق على المياه فيما يجاوز خط الوسط أو ظروف خاصة تبرر الخروج عليه. ونظراً لعدم وجود أي اتفاق بين البلدين بشأن تحديد حدود بحرهما الإقليمي في خليج العقبة فإن خط الوسط هو أساس التحديد؛ وبذلك يعد خليج العقبة خليجاً عربياً يتلاقى فيه امتداد البحر الإقليمي لكل

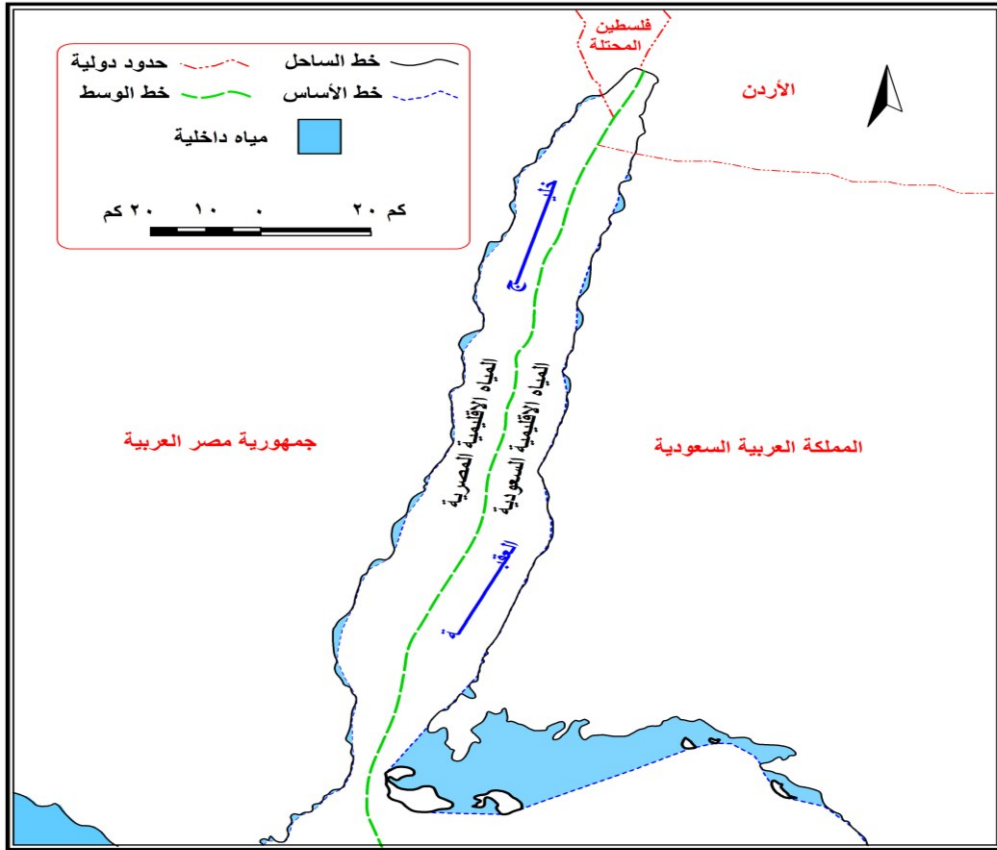
الثروات المعروفة في وقتها، فعدد من الحدود في جزيرة العرب عينت على أساس العنصر البشري لما له من أهمية في العصور السابقة، ولعل أبرز الأمثلة في ذلك ترسيم جزء من الحدود السعودية اليمنية في عام 1934م الممتد من ساحل البحر الأحمر عند رأس المعوج شامي حتى جبل الثأر على أساس ولاء القبائل؛ لما تمثله من قوة بشرية في ذلك العصر (النسيان، 1435هـ، ص 95).

رابعاً- المياه الإقليمية المصرية السعودية في خليج العقبة. يعد خليج العقبة الذراع الشمالي الشرقي للبحر الأحمر، ويعد امتداداً لصدع البحر الأحمر ، يتفرع من الطرف الشمالي للبحر الأحمر ، ويمتد باتجاه الشمال الشرقي ، ويقع بين دائرتي عرض 28 شمالاً و 33 29 شمالاً . ويعد خليج العقبة خليجاً مغلقاً في طرفه الشمالي ، يبلغ طوله نحو 100 ميل بحري (185 كم) ، ويبلغ أقصى عرض له نحو 18 ميلاً بحرياً (33 كم) ، وتبلغ مساحة مسطحاته المائية نحو 3200 كم² ، وتبلغ أعماق نقطة فيه نحو 1720 متراً تحت مستوى سطح البحر وذلك في المنطقة الواقعة غرب رأس سويحل على الساحل الشرقي منه (هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، 2007، ص 30-33). ويطل على خليج العقبة أربع دول هي جمهورية مصر العربية ، المملكة العربية السعودية ، المملكة الأردنية الهاشمية، دولة فلسطين.

ولقد اتفقت حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية في 16 ديسمبر عام 2007م على تعيين الحدود البحرية بينهما في خليج العقبة ، حيث تبدأ الحدود البحرية بينهما من نقطة الحدود رقم (1) وإحداثياتها 26.599 21 29 شمالاً و 38.486 57 34 شرقاً، وهي نقطة تقاطع امتداد خط الحدود البرية باتجاه البحر في الخليج مع الحد الأدنى لانحسار الماء للساحل ثم تمتد الحدود

الأحمر بمنطقة الدراسة نحو 322 كم؛ لذا فقد اكتفت جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية بتحديد مياههما الإقليمية بمرسوم ملكي فقط يحدد مسافة بحرها الإقليمي والإعلان عن قوائم الإحداثيات الجغرافية لخط الأساس في البحر الأحمر والذي يمثل الحد الداخلي لمياهها الإقليمية (شكل رقم 5)، ولم يعلن عن الحد الخارجي بين البلدين في البحر الأحمر أو مع الدولة المجاورة لهما وهم المملكة الأردنية الهاشمية ودولة فلسطين شمالاً وجمهورية السودان جنوباً.

من المملكة العربية السعودية في الشرق وجمهورية مصر العربية في الغرب (شكل رقم 5).
خامساً- المنطقة الاقتصادية المصرية - السعودية في البحر الأحمر.
لا يوجد مشكلة بالنسبة لتعيين الحد الخارجي للمياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية في البحر الأحمر؛ لأن احتمالات تداخل المنطقتين البحريتين معا غير واردة؛ نظراً لاتساع المسطح البحري حيث يصل أقصى اتساع للبحر



المصدر : من إعداد الباحثين اعتماداً على :

- خرائط الأدميرالية البريطانية (2007م): لوحات البحر الأحمر ، مقياس (1 : 750.000).
- الإحداثيات الجغرافية لنقاط خطوط الأساس المصرية والسعودية في خليج العقبة ملحق (3 ، 4) .
- تم توقيع إحداثيات نقاط خطوط الأساس باستخدام برنامج Arc GIS 10 وفقاً لمسقط الجيوديسي (ماريكاتور).

(شكل رقم 5) : المياه الإقليمية المصرية السعودية في خليج العقبة

طبقاً لخطوط الأساس البحرية وقاعدة خط الوسط

وإدخالها في نطاق الولاية الوطنية للدولة الساحلية. حيث إن مساحة المناطق الاقتصادية التي تمتد إلى 200 ميل بحري في اتجاه البحر تعطي للدولة الساحلية مساحة من البحار مساوية لمساحة اليابس، أي تبلغ ما يقرب من 37% إلى 40% من بحار العالم (عبد المجيد، 1982م، ص482).

ولقد بدأت الدول النامية التفكير في هذه المنطقة كي تستحوذ بصيد الأسماك فيها ، وتبعد عنها السفن الأجنبية ، وفي العصر الحديث ومع تقدم وسائل الصيد والتلقيب عن البترول والغاز والمعادن بدأت الدول الساحلية في مد اختصاصها على مسافة من البحر بعد المياه الإقليمية والمنطقة الملاصقة وذلك للصيد فيها والبحث عن المعادن والبترول واستخراجها (بشير، 1979، ص 390) ؛ وبذلك أصبح للدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية اختصاص خالص في كافة الموارد البيولوجية، والإحيائية، والمعدنية (العناني ، 1985م ، ص37).

ويحكم المنطقة الاقتصادية مبدأ الحقوق والواجبات، فبالرغم من أن هناك حقوقاً للدولة الساحلية في هذه المنطقة إلا أنها عليها واجبات أيضاً، فقد أعطت الاتفاقية للدولة الساحلية حقوقاً في هذه المنطقة وتتمثل في: حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلق قاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة والمياه والتيارات البحرية والرياح، فضلاً عن حقوق إقامة واستغلال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ، والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

وعند ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة الاقتصادية ينبغي عليها مراعاة حقوق الدول الأخرى

أما فيما يخص المنطقة الاقتصادية لكل من البلدين، فقد حددت المادة 55 من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة عام 1982م اتساع المنطقة الاقتصادية بما لا يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يبدأ من خلالها قياس البحر الإقليمي للدولة الساحلية؛ وبهذا فإن نص الاتفاقية أخذ بمعيار واحد في تحديد المنطقة الاقتصادية وهو معيار المسافة وذلك منعاً لحدوث أي لبس أو غموض وتحقيق العدالة ويعد هذا إحدى أوجه التطور المهمة التي استحدثتها الاتفاقية من أجل تحقيق التوازن بين مختلف المصالح.

ويرجع تحديد امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بهذا الامتداد إلى كون أسراب الأسماك الموجودة في المناطق المحيطية حول خط الاستواء ترتبط بتيار " هومبولدت " البارد ، الذي يجري في منطقة تمتد حتى 200 ميل بحري من خط الساحل (حداد، 1994م، ص58)، ولقد أخذت دول أمريكا اللاتينية وعلى رأسها شيلي بنفس الامتداد وذلك لنفس السبب وهو تيار " هومبولدت " الذي يعد السبب الرئيسي والمباشر لثروات المنطقة البحرية لشيلي والذي يمتد إلى هذا الاتساع (عبد المجيد، 1982م، ص480).

وعلى الرغم من أن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة عام 1982م قد حددت امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بـ 200 ميل بحري باعتباره الحد الأقصى الذي لا يجوز تجاوزه، فإن هذا لا يمنع بعض الدول من مد مناطقها الاقتصادية إلى مسافات أقل من ذلك نظراً للاعتبارات والظروف التي تتطلب ذلك مثل ضيق المسطح البحري، ويظهر ذلك واضحاً في حالة تحديد المنطقة الاقتصادية في مياه البحر الأحمر .

ولتحديد نطاق المنطقة الاقتصادية أهمية خاصة لكافة الدول الساحلية، وتتمثل هذه الأهمية في استقطاع الدولة الساحلية لأجزاء كبيرة من البحار العالية

ميل؛ مما يؤدي إلى ضرورة تلاقي الامتدادات المتقابلة للمناطق الاقتصادية للدول المطلة على سواحله الشرقية والغربية - وخاصة بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية - لمسافات أقل من أقصى امتداد للمناطق الاقتصادية وهو 200 ميل بحري، حيث يبلغ أقصى عرض للبحر الأحمر حوالي 214 ميلاً بحرياً (396 كم) (هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، 2007م، ص33)؛ مما يحول دون تمديد تلك المنطقة إلى مداها القياسي.

ولم تقم جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية حتى الآن بحسم مسألة تحديد منطقتها الاقتصادية في البحر الأحمر، على الرغم من تبنيهما لقاعدة خط الوسط في ممارستهما الفردية، إلا أنهما لم يوقعا أي اتفاق من أجل تحديد هذه المنطقة، فعدم تحديد الحدود السياسية البحرية بينهما تمخض عنه عدم تحديد هذه المنطقة الاقتصادية، علماً أن هذه الحدود والمنطقة الاقتصادية بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية تقع في واحدٍ من أهم بحار العالم؛ لربطه بين الشمال والجنوب، والشرق والغرب، كما أنه تتقاطع فيه أطماع عدد من الدول الإقليمية، والدول الكبرى.

ولتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة لكلا البلدين في البحر الأحمر، لابد من الوقوف على اتساع المسطح البحري فيما بين سواحل جمهورية مصر العربية غرباً وسواحل المملكة العربية السعودية شرقاً، والتي يقتصر وجود المنطقة الاقتصادية فيها دون خليج العقبة الذي يعد مياهاً إقليمية للبلدان المطلة عليه.

وتصل المسافة المستقيمة العمودية بين الساحل الشرقي لجمهورية مصر العربية والساحل الغربي للمملكة العربية السعودية بين 92 و176 ميلاً بحرياً، وباعتبار اتفاق البلدين على تبني قاعدة خط الوسط

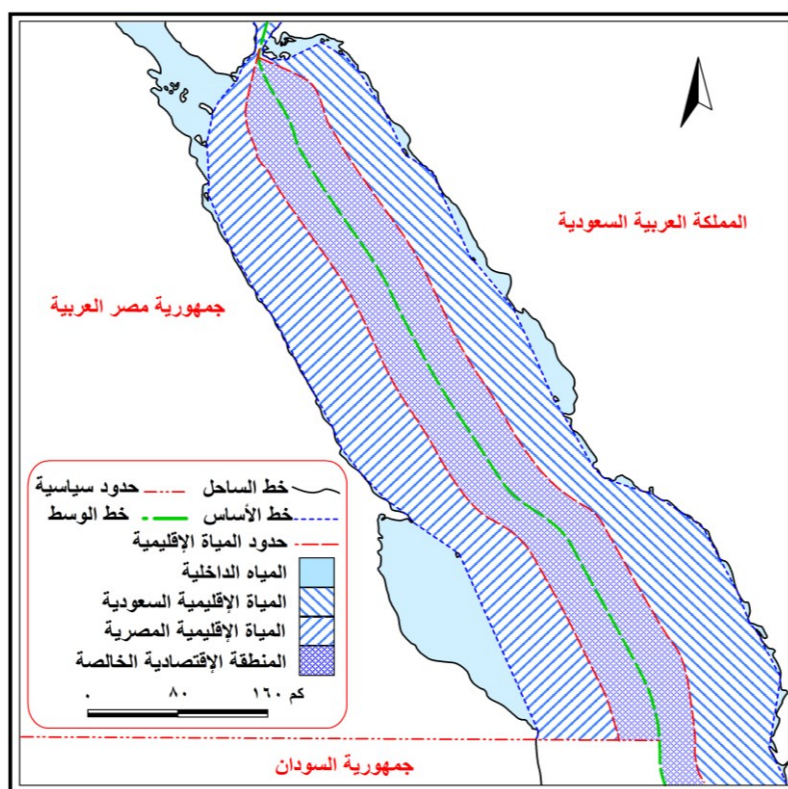
في هذه المنطقة؛ والمتعلقة بالملاحة، والتخليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات؛ من أجل استخدامات البحر المشروعة دولياً. كما يجب على الدول في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها في المنطقة الاقتصادية اتخاذ التدابير اللازمة في منطقتها الاقتصادية، ومن بينها الصعود على ظهر السفن وتفتيشها واحتجازها، وإقامة الدعاوى القضائية ضدها حسبما يقتضي الحال لضمان تنفيذ قوانينها وأنظمتها الموضوعية؛ لممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ إدارة الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية.

ويتم تحديد المنطقة الاقتصادية للدولة الساحلية عن طريق تحديد خط نهاية المنطقة، ويقصد بخط نهاية المنطقة بالخط الموازي لخط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي للدولة الساحلية على مسافة 200 ميل بحري منه وذلك في حالة البحار المفتوحة أو المحيطات التي يزيد اتساعها على 400 ميل بحري. أما في حالة البحار التي يقل اتساعها عن 400 ميل وتتقابل عليها الدول الساحلية، فقد حددت اتفاقية جنيف عام 1958م، ومن بعده اتفاقية الأمم المتحدة عام 1982م، طريقة تحديد المنطقة الاقتصادية بين الدول ذات السواحل المتقابلة والمتجاورة عن طريق الاتفاق بينها، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق فتستخدم طريقة خط الوسط في حالة الدول المتقابلة وهو الخط الذي يقع كل نقطة فيه على أبعاد متساوية من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي لتلك الدول وهذه الطريقة هي الحل المنصف، الذي أشارت إليه المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة (الأمم المتحدة، 1982م، ص36:37). وينطبق على تحديد المنطقة الاقتصادية في البحر الأحمر حال البحار التي يقل فيها الاتساع عن 400

في خليج العقبة، ومن ثم فإن الموقف استمر كما هو في ظل تواجد قوات الطوارئ الدولية في مدخل خليج العقبة، وما تبع ذلك من اتفاق بين جمهورية مصر العربية والعدو الإسرائيلي ، سمح للأخيرة بحرية الملاحة في خليج العقبة، و بقاء مدخله تحت إشراف قوات الأمن المصرية وقوات الأمم المتحدة (Prescott,1985, P 174). ومن الملاحظ أن المملكة العربية السعودية أكدت باستمرار على حقوقها في خليج العقبة، واتخاذ التدابير والإجراءات التي تكفل ذلك (الخطيب،1975، ص 412) .

لتعيين حدود مناطقها الاقتصادية، فسوف يتراوح اتساع المنطقة الاقتصادية لكل من البلدين بين 46 و 88 ميلاً بحرياً. وتبلغ مساحة المنطقة الاقتصادية لكل منهما في البحر الأحمر حسب قاعدة خط الوسط 71945 كم²، ويبلغ طول الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية بينهما في البحر الأحمر نحو 788 كم (شكل رقم 6).

وفي ظل التطورات التي حدثت في أعوام: 1948م، 1956م ، 1967م ، 1973م ، والحروب العربية - الإسرائيلية، ظل الوضع متأرجحاً، في ظل سعي إسرائيل المستمر إلى الحصول على إمكانية الملاحة



المصدر : من إعداد الباحثين اعتماداً على :

- خرائط الأدميرالية البريطانية (2007م): لوحات البحر الأحمر ، مقياس (1 : 750.000).
- الإحداثيات الجغرافية لنقاط خطوط الأساس المصرية والسعودية في خليج العقبة ملحق (3 ، 4) .
- تم توقيع حدود النطاقات البحرية وفق إحداثيات نقاط خطوط الأساس باستخدام برنامج Arc GIS 10 وفقاً للمسقط الجيوديسي (ماريكور) .

(شكل رقم 6) : المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية المصرية - السعودية

في البحر الأحمر طبقاً لخطوط الأساس البحرية وقاعدة خط الوسط

عامة، والحدود البحرية بصفة خاصة، حيث تنظم الحدود عمليات مراقبة الخطرين على الأمن العام، والمجرمين الدوليين، وغير المرغوب فيهم وتمنعهم من دخول البلاد، كما تمنع أيضاً مغادرة المتهربين من دفع الضرائب، أو الذين قاموا بتهريب أموالهم إلى الخارج، أو المتهربين من تأدية التزاماتهم، أو الخدمة العسكرية. كما تقوم الحدود بمراقبة مهربي المخدرات لمنع دخول هذه السموم إلى البلاد التي تستنزف أموال البلد، وتحطم قوى الشعوب، وتضعف مقاومتها، وتدفعها إلى الخمول والتراخي. بالإضافة إلى ذلك تمنع الحدود الصحف، والمجلات، والكتب التي تروج المبادئ الهدامة أو المبادئ التي لا تتفق مع النظم السياسية والاقتصادية والاجتماعية للدولة، أو تتعارض مع معتقداتها الدينية وتقاليدها، وبذلك تكفل الحماية والأمن الاجتماعي والاقتصادي للدولة بجميع عناصرها.

وتؤدي المياه الإقليمية بصفة خاصة وظيفتها العسكرية، حيث إن خط حدود المياه الإقليمية يعد من وجهة النظر العسكرية والسياسية جزءاً من خط حدود الدولة تمارس في إطاره المكاني سيطرتها عليه (حسن، ب ت، ص 157)، حيث تقوم السلطات البحرية بإيقاف السفن المشبوهة وتفتيشها وإبعادها عن المياه الإقليمية للدولة، وتمنع السلطات دخول سفن أي دولة للمياه الإقليمية دون تصريح، كما أن للدولة حق التتبع والمطاردة للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي إذا وقع من إحدى هذه السفن في أثناء مرورها في المياه الإقليمية فعل من الأفعال التي تخضع فيها لسلطان هذه الدولة ثم حاولت الإفلات من البحر الإقليمي بعد تكليفها من السلطات الإقليمية المختصة بالوقوف، كان لمراكب هذه السلطات أن تتبعها وتطاردها حتى تتمكن من إيقافها واتخاذ الإجراءات التي تقتضيها الظروف (أبو هيف، 1975م، ص 406)، ومخالفة ذلك

سادساً- الوظائف البحرية وإمكانية التعاون المشترك. تعد الوظيفة الأساسية للحدود عامة هي نهاية سيادة الدولة على إقليم وبداية سيادة دولة أخرى، ويمكن للدولة صاحبة السيادة أن تغلق حدودها وتمنع كل اتصال لها بالعالم الخارجي، ولكن لا يمكن ذلك في هذا الوقت نظراً للروابط الوثيقة بين الدول. كما أن من وظائف الحدود أيضاً تبادل السلع وتناقل الأفكار ومنع التهريب، كل ذلك أكسب الحدود نوعاً من المرونة؛ لذا نجد الدولة تسمح بالتبادل عبر حدودها إلى المدى الذي تراه مفيداً لها ويحيط لا يعرض سلامتها للخطر ولا يتعارض مع أهدافها.

وتعد الحدود البحرية غاية في الأهمية للدولة كالحود البرية؛ وذلك لأن لها العديد من الوظائف التي تؤديها، كالتالي تؤديها الحدود البرية مع وجود بعض الاختلافات، حيث تقوم المياه الإقليمية بوظائف الأمن والحماية (عسكرية، جمركية، صحية، ومدنية) فكل دولة ساحلية تحتاج إلى الحماية وتوفير الأمن والأمان من ناحية البحر، فهي ضرورية لحماية الدولة من الناحية الصحية، حيث يمكن رقابة الأفراد والسلع الصادرة والواردة التي قد تكون خطراً على الدولة، كما يمكن عن طريقها السيطرة على التهريب ومراقبة دخول وخروج الهاربين من العقوبات والمخالفين للقانون، ومراقبة التجارة الخارجية لتسير وفق القوانين التي تنظمها الدولة؛ ولذلك تسعى الدول ذات الواجهة البحرية إلى تحديد مدى مياهها الإقليمية؛ وذلك نظراً لأن لها عدداً من الوظائف التي تؤديها، والتي تحقق سيادتها، وتحقق الأمن والحماية والاستقرار لها، وهذه الوظائف هي:

الوظائف الأمنية - العسكرية والحماية المشتركة .

تعد الحماية والأمن أول مهام الدولة وأعظمها شأنًا، وهي من أهم الوظائف التي تؤديها الحدود بصفة

مصر العربية والمملكة العربية السعودية لإرساء دعائم الأمن والاستقرار بالمنطقة وتحقيق المصالح المشتركة لكلا البلدين، وكذا تنمية قدرة القوات المشاركة من الجانبين على تخطيط وإدارة عمليات مشتركة للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة بالبحر الأحمر وضد أي تهديدات تعترض الأمن القومي للبلدين.

تجدر الإشارة إلى أنه من وظائف الحدود البحرية الأمنية والقانونية أيضا الحماية لمياه البحر من التلوث، حيث يتم متابعة السفن التي تقوم بإلقاء الملوثات في المياه البحرية، والقبض عليها ومحاكمتها، وتقضي عليها بغرامات. وهنا يبرز ضرورة التعاون المشترك بين البلدين فيما يخص وضع الأسس المشتركة والمبادئ والإجراءات الخاصة بمكافحة التلوث بالنسبة للسفن و المركبات البحرية التي تستخدم الموانئ والمرافئ و المنارات البحرية ومياه المنطقة الاقتصادية المصرية - السعودية. وكذلك التعاون المشترك في تطبيق المعاهدات الدولية لمنع ومكافحة التلوث البحري. حيث انضمت كل من جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية إلى معاهدة لندن لمنع التلوث لعام 1954م، وتعديلاتها المتعاقبة (مدني، 1415هـ، ص 448).

ويبرز جليا في هذا الشأن سعي المملكة العربية السعودية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر، حيث استضافت المملكة العربية السعودية مؤتمراً للدول المطلة على البحر الأحمر في مدينة جدة عام 1982م، و الذي تمخض عن إبرام اتفاقية جدة الخاصة بمكافحة التلوث في البحر الأحمر، و التي اختيرت المملكة العربية السعودية مقراً لأمانتها العامة (أبو داود، 2001م، ص 282).

كما تعمل الحدود البحرية على توفير الأمن الصحي حماية لسكان الدولة والثروة الزراعية والحيوانية فيها،

يُعرض السفينة وطاقتها للقبض والتحفظ عليهم، وقد يصل الأمر للمواجهة العسكرية المسلحة. وتؤدي هذه الإجراءات وغيرها إلى توفير عنصر الحماية والأمن للدولة ومواطنيها.

ومن أبرز مجالات التعاون المشترك بين البلدين في هذا الصدد هو الاتفاق بين البلدين للحد من التهديد الإسرائيلي في البحر الأحمر ورغبتها في صنع مجال للنموذج سعيًا لتهديد الدول العربية عامة ومصر خاصة، والسعي الدائم لتحقيق نوع من التفوق العسكري لإسرائيل في هذا المجال الحيوي، وذلك بتوطيد علاقاتها مع أثيوبيا وإرتريا، فقد حصلت في هذا الصدد على موافقة كل من أثيوبيا وإرتريا على الاحتفاظ بوجود عسكري إسرائيلي في مجموعة جزر "دهلك وفاطمة وحالب" (توفيق، 2001م، ص4)؛ لتأمين العمق البحري الإسرائيلي، وتهديد العمق البحري العربي.

ومن مجالات التعاون العسكري المصري - السعودي في البحر الأحمر تأتي المناورات البحرية "مرجان"، والتي كان آخرها في 2015/2/14 والملقبة بالمناورة البحرية "مرجان 15" والتي شارك فيها العديد من القطع البحرية وعناصر القوات الخاصة وطائرات اكتشاف ومكافحة الغواصات؛ لتنفيذ العديد من الأنشطة التدريبية المشتركة لتأمين المياه الإقليمية وحركة النقل بنطاق البحر الأحمر، والتدريب على التصدي لمخاطر العائمت السريعة التي تعترض السفن التجارية والوحدات البحرية في أثناء الإبحار في الممرات الملاحية وكيفية مجابقتها واعتراض السفن المشتبه بها وتنفيذ حق الزيارة والتفتيش والتدريب على مهام البحث عن الغواصات ورصد وتتبع الأهداف الجوية المعادية وتدميرها (الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، 2015م). وتعد هذه المناورات البحرية تعزيزا لعلاقات الشراكة الإستراتيجية والتعاون العسكري بين جمهورية

إذ تخضع السفن القادمة إلى الموانئ للتفتيش والحجر الصحي حتى يحال دون تسرب الأوبئة والأمراض والشتلات الزراعية أو الحيوانات الضارة الحاملة للأمراض، والقادمة من الدول الأخرى إلى موانئ الدولة، ومن ثم إلى باقي أجزائها. فعلى كلا الجانبين المصري والسعودي أن يرفع درجات الاستعداد القصوى بالموانئ البحرية بالتعاون مع وزارة الصحة لمواجهة فيروس كورونا وأنفلونزا الطيور والخنازير ، التي تنتشر في العديد من الدول.

كما تقوم الحدود بعمليات الحجر الزراعي وذلك لمنع دخول المنتجات الزراعية المصابة بأفات حتى لا تنتشر هذه الآفات الزراعية في البلاد، فتحدث خسائر اقتصادية جسيمة. كما تقوم بعض السفن في أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بإلقاء المخلفات أو بعض الحيوانات النافقة في المياه الإقليمية للدولة؛ مما يؤدي إلى انتشار الأوبئة والأمراض في الدولة، فقد قامت سفينة تدعى " بدر 3 " بإلقاء عدد من الخراف النافقة بمضيق تيران، وهي سفينة نقل ماشية قادمة من أستراليا وترفع علم الباهاما وتزيد حمولتها عن 120 ألف رأس، حيث رصد عبورها من مضيق تيران متجهة شمالاً لميناء العقبة بتاريخ 17 / 9 / 2010م، وعودتها متجهة إلى ميناء جدة السعودي صباح يوم 22/9/2010م، ومغادرتها لميناء جدة جنوباً للمحيط الهندي (اليوم السابع، 2010م) ؛ وهو الأمر الذي أدى إلى حدوث العديد من الخسائر في أكثر مناطق البحر الأحمر المليئة بالشعاب المرجانية النادرة والأسماك الملونة، والتي تعد من أكثر المناطق جذباً للسياح لصفاء مياهها وعذرية بيئاتها؛ وتم اتخاذ الإجراءات القانونية بالتعاون المشترك المصري السعودي ضد هذه السفينة والشركة المالكة لها؛ وهو ما ينماش مع مبادئ القانون الدولي الذي ينظم سير

الملاحة البحرية الدولية في البحار والمحيطات.

الوظائف الاقتصادية والاستثمار المشترك .

لقد اقتضت الوظيفة الاقتصادية للحدود السياسية في الماضي على مجرد فرض الرسوم الجمركية على السلع والبضائع الواردة إلى الدولة؛ وذلك بغرض حماية الإنتاج الوطني (Prescott, 1975, p76)، وتعمل الدول في بداية نموها الاقتصادي على سد حاجات سكانها والاكتفاء ذاتياً؛ فتلجأ عادة إلى فرض رسوم جمركية حامية أو مانعة لتضمن بذلك تدعيم إنتاجها الزراعي والصناعي، وتمثل الواجهة البحرية للدولة أحد منافذها المطلة على العالم الخارجي، ومع اتساع هذه الواجهة فإنها تصبح مجالاً للقيام بنشاط عمليات التهريب، حيث يقوم المهربون بعملية تهريب البضائع إلى الدولة عبر مياهها الإقليمية أو محاولة إدخال سلع وبضائع أو أشياء أخرى يمنع دخولها الدولة أو قيام بعض الأفراد بالرغبة في الدخول إلى الدولة متسللين للإقامة غير المشروعة بها (حسن، ب ت، ص158)؛ مما يضر باقتصاد الدولة.

وتقوم السلطات باتخاذ إجراءات مختلفة في المياه الإقليمية للقضاء على مثل هذه العمليات كتنقيش السفن الموجودة منعاً لعمليات تهريب محتمل القيام بها، والقيام بتسيير دوريات بحرية على طول سواحلها، والقيام بعمليات المراقبة وذلك من خلال نقاط المراقبة المقامة على سواحلها، فضلاً عن زيادة عرض المياه الإقليمية من 3 - 6 إلى 12 ميلاً للسيطرة على هذه العمليات (الديب، 2002م، ص697).

ولقد أصبحت الحدود السياسية بصفة عامة والحدود البحرية بصفة خاصة في الوقت الحاضر أداة لضبط وتنظيم حركة انتقال السكان والسلع والمنتجات والبضائع بين الدول، وذلك من خلال المنافذ الجمركية، وتقوم الحدود البحرية بالقيام بهذه الوظيفة

إذ تخضع السفن القادمة إلى الموانئ للتفتيش والحجر الصحي حتى يحال دون تسرب الأوبئة والأمراض والشتلات الزراعية أو الحيوانات الضارة الحاملة للأمراض، والقادمة من الدول الأخرى إلى موانئ الدولة، ومن ثم إلى باقي أجزائها. فعلى كلا الجانبين المصري والسعودي أن يرفع درجات الاستعداد القصوى بالموانئ البحرية بالتعاون مع وزارة الصحة لمواجهة فيروس كورونا وأنفلونزا الطيور والخنازير ، التي تنتشر في العديد من الدول.

كما تقوم الحدود بعمليات الحجر الزراعي وذلك لمنع دخول المنتجات الزراعية المصابة بأفات حتى لا تنتشر هذه الآفات الزراعية في البلاد، فتحدث خسائر اقتصادية جسيمة. كما تقوم بعض السفن في أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بإلقاء المخلفات أو بعض الحيوانات النافقة في المياه الإقليمية للدولة؛ مما يؤدي إلى انتشار الأوبئة والأمراض في الدولة، فقد قامت سفينة تدعى " بدر 3 " بإلقاء عدد من الخراف النافقة بمضيق تيران، وهي سفينة نقل ماشية قادمة من أستراليا وترفع علم الباهاما وتزيد حمولتها عن 120 ألف رأس، حيث رصد عبورها من مضيق تيران متجهة شمالاً لميناء العقبة بتاريخ 17 / 9 / 2010م، وعودتها متجهة إلى ميناء جدة السعودي صباح يوم 22/9/2010م، ومغادرتها لميناء جدة جنوباً للمحيط الهندي (اليوم السابع، 2010م) ؛ وهو الأمر الذي أدى إلى حدوث العديد من الخسائر في أكثر مناطق البحر الأحمر المليئة بالشعاب المرجانية النادرة والأسماك الملونة، والتي تعد من أكثر المناطق جذباً للسياح لصفاء مياهها وعذرية بيئاتها؛ وتم اتخاذ الإجراءات القانونية بالتعاون المشترك المصري السعودي ضد هذه السفينة والشركة المالكة لها؛ وهو ما ينماش مع مبادئ القانون الدولي الذي ينظم سير

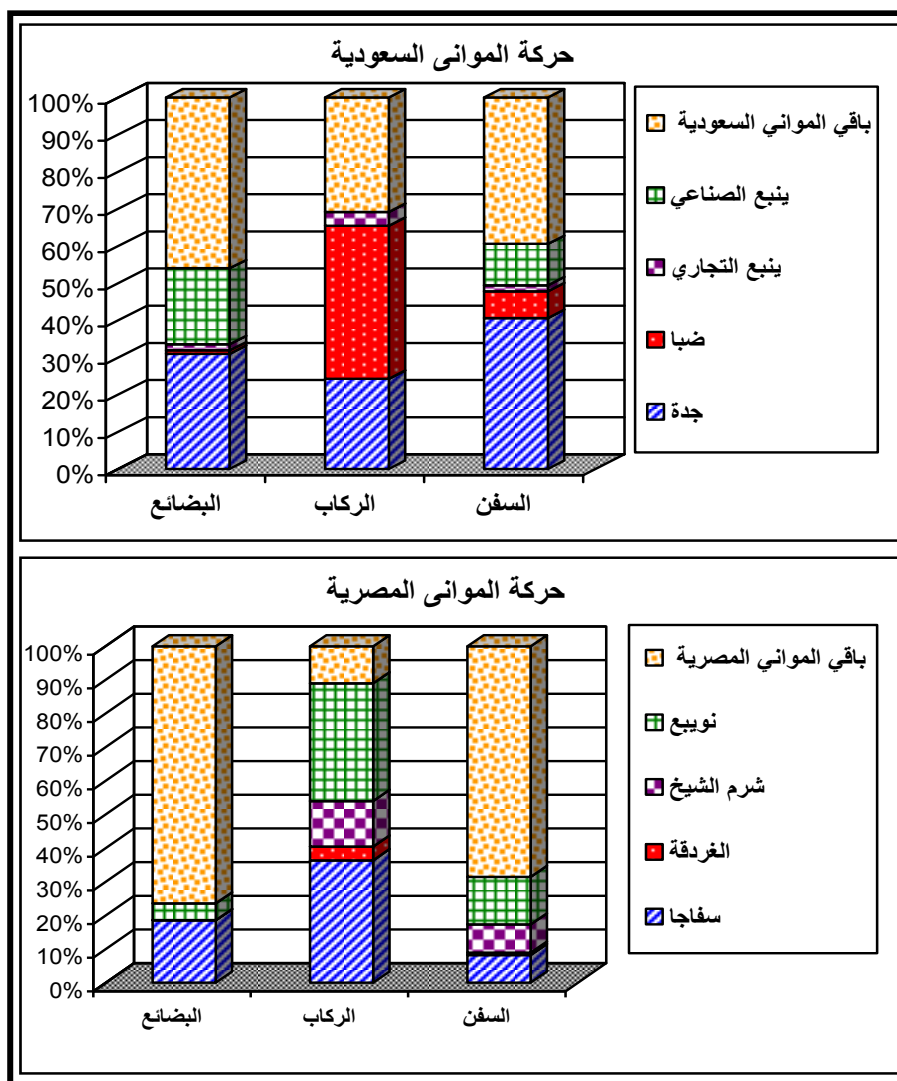
التوزيع النسبي للسفن والركاب والبضائع بمواني منطقة الدراسة على الجانبين السعودي والمصري لعام 2013م :

الاقتصادية من خلال منافذها وموانئها على البحر، ولعل من أبرز المؤشرات التي توضح تلك الوظائف دراسة حركة السفن والركاب والبضائع للمواني البحرية. ويوضح (جدول رقم 1)، و(شكل رقم 7)

التوزيع النسبي لحركة السفن والركاب والبضائع بمواني منطقة الدراسة على البحر الأحمر
تلكا الجانبين السعودي والمصري لعام 2013م.
جدول (١)

المواني السعودية	السفن		الركاب		البضائع		المواني المصرية
	عدد	%	الركاب	%	الفطن	%	
جدة	٤٦٨٢	٤٠.٦	٣٢٧	٢٤.٣	٦.٣٨٤	٣١.٠	سفاجا
ضبا	٨٢٧	٧.٢	٥٥٥	٤١.٢	١٨.٣	٠.٩	الغردقة
بنبع التجاري	١٨٨	١.٦	٥٠	٣.٧	٣٢٢٤	١.٧	شرم الشيخ
بنبع الصناعي	١٢٨٣	١١.٢	-	٠.٠	٣٩٧٦٤	٢٠.٤	نويبع
باقي المواني السعودية	٤٥٤٣	٣٩.٤	٤١٥	٣٠.٨	٨٩٥٨٩	٤٦.٠	باقي المواني المصرية
إجمالي المواني السعودية	١١٥٢٣	١٠٠	١٣٤٧	١٠٠	١٩٤٧٦٤	١٠٠	إجمالي المواني المصرية

المصدر : - المؤسسة العامة للمواني السعودية ، إدارة التخطيط ، الكتاب الإحصائي السنوي ، ٢٠١٣ م .
- الهيئة العامة المصرية لمواني البحر الأحمر ، مركز المعلومات ، الكتاب الإحصائي السنوي ، ٢٠١٣ م .



المصدر : من أعداد الباحثين اعتمادا على بيانات جدول رقم (1) .

(شكل رقم 7) التوزيع النسبي لحركة السفن والركاب والبضائع بموانئ منطقة الدراسة

على البحر الأحمر على الجانب السعودي والمصري لعام 2013م

البضائع وهي ينبع الصناعية. أما في جمهورية مصر فيوجد ميناءان يخدمان الركاب والبضائع، وهما سفاجا ونويبع، في حين يعمل ميناء الغردقة وشرم الشيخ على خدمة الركاب، وهو ما يُرد لوقوعهما بمدينتين سياحيتين (شرم الشيخ، الغردقة)، وهو ما أثر في وظيفتهما. وتؤثر موانئ البحر الأحمر السعودية تأثيراً رئيساً بين موانئ المملكة العربية السعودية، فقد شكلت حركة السفن بها 60.6% وحركة الركاب 69.2% وحركة

ينضح من تتبع وتحليل أرقام الجدول والشكل عدة حقائق منها:

بلغ عدد الموانئ بسواحل منطقة الدراسة على البحر الأحمر أربعة موانئ لكلٍ من المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية، لكنها تباينت في وظيفتها وحجمها. ففي المملكة العربية السعودية جاءت ثلاثة موانئ تعمل على خدمة الركاب والبضائع وهي: جده وضبا وينبع التجاري، وميناء واحد لخدمة حركة

الأحمر السعودية التجارية بصفة عامة مقارنة بنظيرتها المصرية، وأن الوظيفة الرئيسية التي تؤثرها موانئ البحر الأحمر المصرية هي الوظيفة السياحية نظراً لكثافة حركة الركاب.

ينضح مما سبق مدى تأثير الوظيفي الذي تؤثره منطقة الدراسة المتمثلة في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية لجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية مما يعد دافعاً للبلدين نحو التعاون المشترك بهدف التنمية. ويُعد الربط الكهربائي بين البلدين عبر مياههما الإقليمية في خليج العقبة أحد أهم أشكال التنمية والتعاون الاقتصادي بين البلدين بصفة خاصة ويمثل محورا للتكامل بين العديد من الدول العربية بصفة عامة، حيث تمثلان المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية أكبر دول الوطن العربي في القطاع الكهربائي. وقد انتهت دراسة المشروع بين البلدين وإعداد الدراسات الفنية والاقتصادية في عام 2008م، وتم توقيع اتفاقية الربط الكهربائي بينهما في عام 2013م. (جريدة الأهرام ، 2013)

وتتألف شبكة الربط بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية من شبكة هوائية على أراضي البلدين يبلغ طولها 1280 كم على الجانبين، يقع منها بجمهورية مصر العربية 450 كم، وبالمملكة العربية السعودية 830 كم، تتصلان بكابلات بحرية يبلغ طولها 20 كم عبر المياه الإقليمية المشتركة للبلدين في خليج العقبة، بالإضافة إلى ثلاث محطات محولات للربط بين النظامين الكهربائيين بالبلدين. (أبو الخير ، 2012م، الشبكة الدولية للمعلومات).

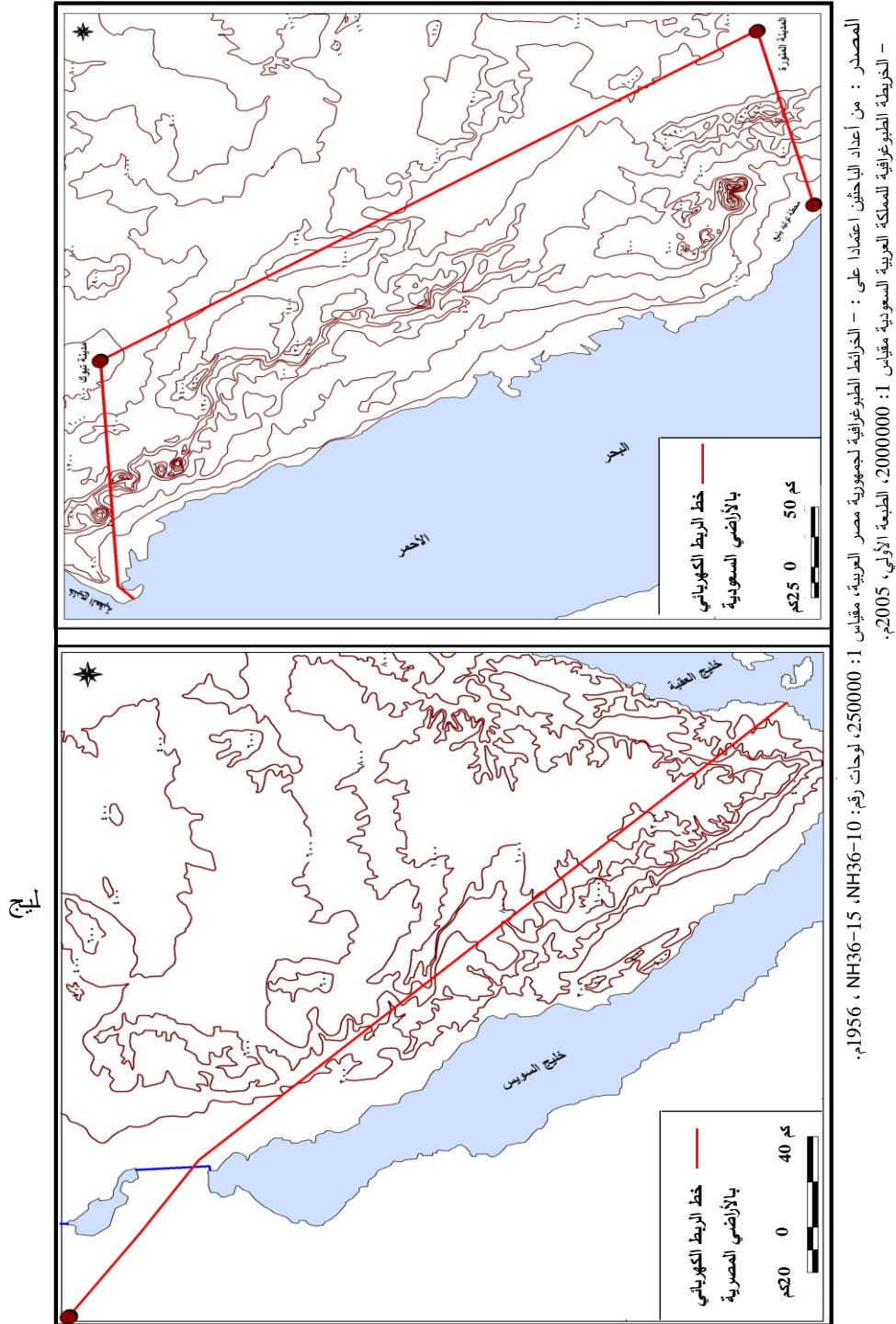
ويبدأ الخط المصري من المنطقة الواقعة بين مدينة السويس وأبو زعبل ليعبر قناة السويس بكابل بحري عند دائرة عرض 30° شمالاً، وبذلك يمتد الخط من شمال مدينة السويس متجهاً لجنوب خليج العقبة

البضائع 54% من جملةتها بالموانئ السعودية على الترتيب. في حين جاء تأثير موانئ البحر الأحمر المصرية بمنطقة الدراسة متوازناً بين باقي الموانئ المصرية من حيث حركة السفن بواقع 31.4% وحركة البضائع بنحو 23.6% من جملةتها بالموانئ المصرية على الترتيب. إلا أنه ازداد تأثيرها وبرزت أهميتها في حركة الركاب بواقع 89% من جملة حركة الركاب بالموانئ المصرية؛ نتيجة للوظيفة السياحية لمدينة شرم الشيخ التي أثرت في نوع وحجم الحركة بالميناء، ولما يمثله ميناء نويبع وسفاجا كمركزين لحركة العمالة المصرية من وإلى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية عامة والمملكة العربية السعودية خاصة.

كما يتضح تبين حجم الموانئ بين البلدين، فقد بلغ جملة حركة السفن بموانئ البحر الأحمر السعودية بمنطقة الدراسة 6980 سفينة، أي ما يعادل 1.27 ضعف نظيرتها بمصر؛ وهو ما يعني أن كثافة حركة السفن بالمملكة العربية السعودية أكثر من نظيرتها بجمهورية مصر العربية. إلا أن حركة الركاب بموانئ البحر الأحمر في المملكة العربية السعودية بلغت 932 ألف راكب، أي ما يوازي 0.52 مثل نظيرتها بجمهورية مصر العربية؛ وهو ما يعني كثافة حركة الركاب بموانئ البحر الأحمر المصرية بمنطقة الدراسة مقارنة بالموانئ السعودية؛ نظراً للوظيفة السياحية لميناء شرم الشيخ، بالإضافة لما يمثله ميناء سفاجا ونويبع كمراكز لمرور العمالة المصرية لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية عامة والمملكة العربية السعودية خاصة.

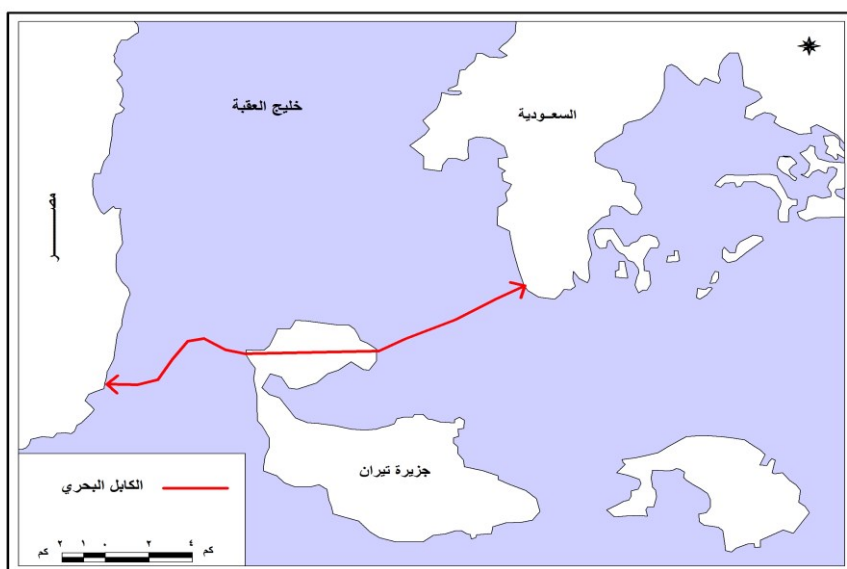
وبلغ حجم حركة البضائع بموانئ البحر الأحمر السعودية بمنطقة الدراسة 105.17 مليون طن، أي ما يعادل 24.78 ضعف نظيرتها بالموانئ المصرية؛ الأمر الذي يعني كبر حجم ووظيفة موانئ البحر

شمال مدينة شرم الشيخ ليعبر عند دائرة عرض 28⁵ شمالاً . أما الخط السعودي فيبدأ من جنوب خليج العقبة ليتجه شرقاً ناحية مدينة تبوك، ثم المدينة المنورة، وينتهي بمحطة توليد ينبع (شكل رقم 9).



، مقابل 100 دولار/ ميجاوات بالمملكة العربية السعودية (الشركة القابضة لكهرباء مصر، 2013م، ص 12).
ويبرز في الأفق بخصوص مجالات التعاون والتنمية الاقتصادية المصرية -السعودية المشتركة عبر الحدود البحرية للبلدين الحديث عن مشروع جسر برى للمرور والسكك الحديدية طرحته الحكومة السعودية للربط بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية من منطقة منتجع شرم الشيخ جنوب سيناء بالأراضي المصرية إلى رأس حميد في منطقة تبوك شمال المملكة العربية السعودية عبر المياه الإقليمية المشتركة للبلدين في جنوب خليج العقبة مروراً بجزيرتي تيران وصنافير، بطول 50 كيلومتراً، بتمويل من شركات النفط، حيث الاستفادة من مرور خط أنابيب تنقل النفط السعودي إلى الموانئ المصرية في البحر المتوسط عبر خط "سوميد" المصري للبتترول (ويكيبيديا، 2015).

العقبة إلى الشمال من مدينة شرم الشيخ لتعبر خليج العقبة بالمرور بجزيرة تيران للجهة الشرقية من الخليج ، حيث تُعد هذه المسافة الأقل بين شاطئ خليج العقبة (شكل 10). ويهدف المشروع لتحقيق كفاية في نقل الطاقة بنسبة تقدر بأكثر من 99%، ونسب فقد ضئيلة في الطاقة المتبادلة خلال الخط، مع استغلال الفائض من الطاقة المتاحة بالشبكة بين البلدين وخاصة بفترات ذروة الأحمال مع اختلافها بين البلدين، بالإضافة إلى أن الربط الكهربائي بين البلدين سيوفر استثمارات في قطاع التوليد تعادل 2.8 مليار دولار لكل من البلدين فضلاً عن أن معظم وحدات التوليد بجمهورية مصر العربية تعمل بالغاز الطبيعي، في حين الوحدات بالمملكة العربية السعودية تعمل بالنفط الخام الثقيل، وهو ما يسمح بتصدير الطاقة الرخيصة من جمهورية مصر العربية إلى المملكة العربية السعودية، حيث تقدر تكلفة التوليد بجمهورية مصر العربية من 60-75 دولار/ ميجاوات



من أعداد الباحثان اعتماداً على :

Technical and economical feasibility of the electrical Interconnection between Saudi Arabia & Egypt, march 2008

(شكل رقم 10) مسار خط الربط الكهربائي المصري السعودي عبر خليج العقبة

على السلام والأمن بالمنطقة. وهذا من وجهة نظر الجغرافيا السياسية يعد تقريبا في حق البلدين لاستغلال مياههما الإقليمية بما يحقق مصلحتهما المشتركة.

الخاتمة:

ختاما لهذا البحث تجدر الإشارة إلى أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة وهي على النحو الآتي :

- استمدت منطقة الدراسة - المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية بين جمهورية مصر العربية و المملكة العربية السعودية - أهميتها الإستراتيجية من طبيعة موقعها كجزء من البحر الأحمر الذي يعد همزة وصل إستراتيجية لكثير من طرق الملاحة الدولية، حيث يربط بحر العرب والمحيط الهندي بالبحر المتوسط بواسطة مضيق باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال فضلاً عن احتوائه مضيق تيران الاستراتيجي وهو المنفذ البحري الوحيد الذي يصل خليج العقبة بالبحر الأحمر.

- حدد الجانبان السعودي والمصري مياههما الإقليمية بمرسوم ملكي سعودي صدر في سنة 1368هـ - 1949م بشأن تحديد البحر الإقليمي السعودي، ومرسوم ملكي مصري صدر في سنة 1370هـ - 1951م بشأن تحديد المياه الإقليمية المصرية، وحدد المرسومان مدى بحرهما الإقليمي بأثني عشر ميلا بحرياً من المياه الداخلية على طول سواحل البلدين، ولم يوقع كلا الجانبين السعودي والمصري أي اتفاقيات تخص تعيين الحدود البحرية بينهم في البحر الأحمر، واكتفى كل من البلدين بإعلان قوائم إحداثيات نقاط خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ من خلالها قياس النطاقات البحرية التي تخضع لسيادة الدولتين.

- وفيما يخص المنطقة الاقتصادية المصرية - السعودية في البحر الأحمر فقد انطبق عليها حال البحار التي يقل فيها الاتساع عن 400 ميل؛ مما أدى إلى ضرورة تلاقي الامتدادات المتقابلة للمنطقتين

الجدير بالذكر أن الجسر بعد إنشائه سيسهم في تأمين تنقل أفضل للمسافرين الذين يسافرون عن طريق العبارات، وتسهيل مرور الحجاج والمعتمرين من جمهورية مصر العربية؛ إذ يعد أول جسر يربط قارتي آسيا وأفريقيا بمدة عبور لا تتجاوز عشرين دقيقة، بالإضافة إلى أنه سيحدث حركة تجارية ستستفيد منها كلا البلدين خاصة والدول المجاورة لهما عامة، فضلا عن تنشيط حركة السياحة وبخاصة في جمهورية مصر العربية.

وخلال الزيارة التاريخية التي قام بها الملك سليمان بن عبد العزيز آل سعود لجمهورية مصر العربية في 1437/6/29هـ وقع الطرفان اتفاقية بناء جسر الملك سليمان بن عبد العزيز، الذي يربط بين البلدين، وبين القارتين (Sky News , 2016)

إلا أن حقيقة الأمر أن الكيان الإسرائيلي يعارض فكرة الجسر البري السعودي المصري بحجة تهديده لميناء إيلات البحري، نظراً لأن الدراسات أوضحت أن وقوع هذا الجسر فوق جزيرتي تيران وصنافير عند مدخل خليج العقبة سيعرض حرية الملاحة من وإلى إيلات للخطر، الأمر الذي سيجعل الجسر يمثل تهديداً استراتيجياً على إسرائيل من وجهة نظر السياسة الإسرائيلية، وهو ما يخالف معاهدة كامب ديفيد، إذ أن إسرائيل أعلنت إعلامياً أنها تعد إغلاق مضيق تيران سبباً مباشراً للحرب، واستندت إلى نص المادة الخامسة من معاهدة كامب ديفيد الموقعة بين إسرائيل ومصر عام 1978، وهي المادة التي تؤكد حق حرية الملاحة عبر مضيق تيران والتي تنص على " يعتبر الطرفان مضيق تيران من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي، كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران " (الأهرام، 2013م)؛ وهو ما دفع الأطراف المعنية وبخاصة الجانب المصري إلى تأجيل بناء المشروع سابقاً حفاظاً

مصرية لترسيم الحدود البحرية المشتركة بين البلدين وتعزيز التعاون المشترك في هذا المجال لتحقيق أكبر قدر من التنمية للبلدين وخاصة في مجال استثمار الثروات البحرية المشتركة بينهم في المنطقة الاقتصادية.

- إنتاج خرائط بحرية مصرية سعودية مشتركة تحت إشراف هيئتي المساحة بالبلدين بالتنسيق مع جهات دولية معترف بها في مجال إنتاج الخرائط البحرية توضح بدقة الامتداد الخاص بالمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة بما في ذلك الرصيف القاري، حتى تكون سنداً أساسياً في برامج مشتركة للبحث العلمي في المنطقة.

- سن قوانين وتشريعات مشتركة لتأمين الحدود البحرية بين البلدين ولتجريم مرتكبي المخالفات الأمنية والبيئية والصحية الخ، والتي بتأثيرها تؤثر في الأمن الوطني الداخلي بالبلدين.

- حصر الموارد المختلفة بالمنطقة الاقتصادية المشتركة بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية ، وتبني إستراتيجية للتنمية المشتركة أو ما يعرف بالتنمية المستدامة لاستغلال تلك الموارد والمحافظة عليها وحمايتها للأجيال القادمة سواء في مجال صيد الأسماك، أو استخراج البترول، والغاز الطبيعي، والثروات المعدنية الأخرى التي قد لا تدرك في هذا العصر.

- الإسراع في بناء مشروع جسر الملك سلمان البري بين البلدين عبر المياه الإقليمية المصرية السعودية والذي قد يسهم في تأمين تنقل أفضل للمسافرين، وتسهيل مرور الحجاج والمعتمرين وإحداث حركة تجارية ستستفيد منها البلدان، فضلا عن تنشيط حركة السياحة والاستثمار، دون النظر لأي ضغوطات دولية ليس لها أي أساس جغرافي وقانوني وهدفها الوحيد عرقلة التنمية بين البلدين الأكبر إقليمياً، ورسم خطط عسكرية وإعداد خطط سياسية في حال تحرك العدو الإسرائيلي ضد هذا المشروع؛ سوى عسكرياً أو سياسياً.

لمسافات أقل من أقصى امتداد للمناطق الاقتصادية وهو 200 ميل بحري، وحيث إن جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية لم يوقعا أي اتفاق من أجل تحديد هذه المنطقة فقد تبني قاعدة خط الوسط في ممارستهما الفردية طبقاً لما ينص عليه القانون الدولي للبحار.

- تعد الوظيفة الأمنية والعسكرية للمياه الإقليمية من أبرز مجالات التعاون المشترك بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية ، ولعل سلسلة التدريبات المشتركة والمناورات البحرية "مرجان" والتي تهدف إلى تنفيذ العديد من الأنشطة التأمينية للمياه الإقليمية وحركة النقل بنطاق البحر الأحمر والتصدي لأي مخاطر من أبرز مجالات التعاون بين البلدين.

- تؤدي المياه الإقليمية بالبلدين وظيفتها الاقتصادية من خلال منافذها البحرية بمنطقة الدراسة، حيث تؤثر موانئ البحر الأحمر السعودية تأثيراً رئيساً بين موانئ المملكة العربية السعودية في حركة السفن والركاب والبضائع. في حين جاء تأثير موانئ البحر الأحمر المصرية بمنطقة الدراسة بارزاً في حركة الركاب نتيجة للوظيفة السياحية لمدن جنوب سيناء السياحية، فضلا عن حركة العمالة المصرية من وإلى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية عامة والمملكة العربية السعودية خاصة.

- يأتي مشروع الربط الكهربائي بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية عبر المياه الإقليمية للبلدين في خليج العقبة بهدف نقل واستثمار الطاقة أحد أهم أشكال التنمية والتعاون الاقتصادي بين البلدين بصفة خاصة، ومحوراً للتكامل بين العديد من الدول العربية بصفة عامة، حيث تمثلان المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية أكبر دول الوطن العربي في النظام الكهربائي.

وقد خلص البحث بعدة توصيات نوجزها فيما يلي :

- ضرورة الإسراع بالدخول في مفاوضات سعودية

- الهوامش:**
- (*) تم قياس الأطوال والمساحات باستخدام برنامج نظم المعلومات الجغرافية MapInfo Professional 10 من واقع خرائط الأدميرالية البحرية البريطانية ، لوحة البحر الأحمر ، مقياس 1 : 2.250.000 ، عام 1988م .
المراجع والمصادر:
- 1- أبو هيف ، علي (1975م): القانون الدولي العام ، الجزء الأول ، ط (12) ، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- 2- السرياني ، محمد (1422هـ) : الحدود الدولية في الوطن العربي نشأتها وتطورها ومشكلاتها، الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
- 3- بشير ، الشافعي (1979م): القانون الدولي العام في السلم والحرب ، ط (4) ، دار الفكر الجامعي ، القاهرة.
- 4- بيومي ، طارق (1999م): سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر 1811 - 1848م ، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- 5- حافظ والشرفاوي ، حمدي ومحمود (1958م): المشكلات العالمية المعاهدة ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة.
- 6- حداد ، سليم (1994م): التنظيم القانوني الجديد للبحار والأمن القومي العربي ، بيروت ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
- 7- حسن ، أحمد (ب . ت): الجغرافيا السياسية ، المؤلف.
- 8- الخطيب ، محمد (1975م): الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- 9- الديب ، محمد (2002م): الجغرافيا السياسية منظور معاصر - إضافات وتعديلات جوهريّة، الأنجلو المصرية ، القاهرة.
- 10- سعودي ، محمد (1971م): الجغرافيا والمشكلات الدولية ، بيروت ، دار النهضة العربية.
- 11- سلامة ، إبراهيم (1993م): الحدود البحرية لمصر ، في حدود مصر الدولية ، مركز البحوث والدراسات السياسية ، جامعة القاهرة.
- 12- سلطان ، حامد (1967م) : مشكلة خليج العقبة ، القاهرة ، معهد البحوث والدراسات العربية.
- 13- السلطان ، عبد الله (1984م): البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي التنافس بين إستراتيجيتين ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت.
- 14- السيد ، عاطف (1985م): البحر الأحمر والعالم المعاصر - دراسة تاريخية سياسية إستراتيجية ، القاهرة ، دار عطوة للطباعة.
- 15- عقيل ، محمد (1962م): مشكلات الحدود السياسية - دراسة موضوعية تطبيقية ، الجزء الأول ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الإسكندرية.
- 16- العناني ، إبراهيم (1985م): قانون البحار ، الجزء الأول ، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- 17- مدني ، محمد (1415هـ): القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، الرياض ، معهد الدراسات الدبلوماسية.
- 18- هارون ، أحمد (1998م): أسس الجغرافيا السياسية ، القاهرة ، دار الفكر العربي.
- 19- أبو عجيبة ، أحمد (2005م) : الموقع كأحد مدخلات العملية السياسية لمصر - دراسة في الجغرافيا السياسية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة طنطا.
- 20- النسيان ، عبد الرحمن (2014م) : أثر العوامل الجيوسياسية في ترسيم الحدود بين المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية خلال الفترة من عام 1411 إلى عام 1421هـ ، رسالة دكتوراه منشورة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- 21- حميد ، أسامة (1992م): الأسس الجغرافية للمشكلات في مناطق الحدود المصرية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة الزقازيق ، فرع بنها.
- 22- عبد المجيد ، رفعت (1982م): المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة.
- 23- عيش ، ماهر (2004م) : المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة لمصر في البحر المتوسط - دراسة في الجغرافيا السياسية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة المنوفية.
- 24- أبو الخير ، وليد (2012م): دراسة الربط الكهربائي في مراحلها النهائية ، مجلة الشرفة الإلكترونية ، الموقع على الإنترنت:
- al-shorfa.com/ar/articles/meii/features/main/2012/06/23/feature-01
- 25- أبو داود ، عبد الرازق (2001م) : البحار السعودية - مناطق السيادة وموارد الطبيعة ، مجلة جامعة الملك عبد العزيز ، الآداب والعلوم الإنسانية م(11).
- 26- آدم ، سليمان (1418هـ): أمن البحر الأحمر- دعوة إلى التعاون العربي الجماعي، شؤون عربية، العدد (90).
- 27- توفيق ، محمود (1979م): البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية ، السياسة الدولية ، العدد (57).
- 28- (2001م): الإستراتيجية كعيار في تعيين الحدود المصرية الليبية - دراسة في الجغرافيا السياسية ، مجلة رسائل جغرافية ، كلية الآداب ، جامعة الكويت ، العدد (249).
- 29- السمّك ، محمد (1989م): الوزن الجيوبوليتيكي لدول البحر الأحمر العربية ، رسائل جغرافية ، العدد (131).
- 30- شهاب ، مجيد (2009م): الترسيم النهائي للحدود السياسية بين قطر والبحرين ومستقبل العلاقة بينهما ، مجلة آداب الكوفة ، جامعة الكوفة ، العدد (5).
- 31- الإدارة العامة للمساحة العسكرية السعودية (2005م): الخريطة الطبوغرافية للمملكة العربية السعودية ، مقياس (1 : 2000000) ، الطبعة الأولى.
- 32- الأدميرالية البريطانية (1988م): لوحة البحر الأحمر، مقياس

- (1 : 2.250.000).
- 33- (2007م): لوحات البحر الأحمر ، مقياس (1 : 750.000).
- 34- الأمم المتحدة (1982م) : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المنظمة العامة للملكية الفكرية WIPO ، نص المعاهدة بالعربية ، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " :
http://www.wipo.int/wipolex/ar/other_treaties/details.jsp?treaty_id=291
- 35- (2015م): الموقع الرسمي على شبكة المعلومات الدولية : الانترنت " :
http://www.un.org/Depts/los/index.htm
- 36- الأهرام (2013) : توقيع اتفاقية الربط الكهربائي بين مصر والسعودية ، الخميس 9 من صفر 1435 هـ 12 ديسمبر 2013 السنة 138 العدد 46392 .
- 37- (2013) : "صوت إسرائيل": الجسر البري السعودي المصري يعرض إيلاط للخطر.. ويخالف معاهدة كامب ديفيد ، موقع الجريدة الالكترونية ، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " :
http://gate.ahram.org.eg/News/293591.aspx
- 38- الشركة القابضة لكهرباء مصر (2013م): التقرير السنوي 2012/2013م، القاهرة .
- 39- العربية (2013) : جدل حول حقيقة مشروع جسر بين مصر والسعودية ، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " :
http://www.alarabiya.net/articles/2007/05/14/34438.html
- 40- المؤسسة العامة للموانئ السعودية (2013م): الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط.
- 42- الهيئة العامة المصرية لموانئ البحر الأحمر (2013م): الكتاب الإحصائي السنوي ، مركز المعلومات.
- 43- الهيئة العامة للاستعلامات (2015 م): العلاقات المصرية السعودية - التعاون العسكري ، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " :
http://www.sis.gov.eg/Ar/Templates/Articles/tmpArticles.aspx?CatID=5083#.VgUO4H2MfIA
- 44- هيئة المساحة الجيولوجية السعودية (2007م) : جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي ، ط (1) ، جدة.
- 45- هيئة المساحة المصرية (1956م): الخرائط الطبوغرافية لجمهورية مصر العربية ، مقياس (1 : 250000) ، لوحات رقم: NH36-10 ، NH36-15.
- 46- ويكيبيديا (2015) : مشروع جسر بري بين مصر والسعودي، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " : مشروع _ جسر _ بري _ ب ين _ مصر _ والسعودية
/https://ar.wikipedia.org/wiki/
- 47- اليوم السابع (2010) : انتشار ودفن الخراف النافقة بالبحر الأحمر ، موقع الجريدة الألكترونية ، الشبكة الدولية للمعلومات " الانترنت " :
http://www.youm7.com/story/0000/0/0/-/282380#.VgUS2X2MfIA
- 48- Aliboni, R., (1985): The Red Sea Region . Local Actors and the superpowers, Syarcuse univ. Press .
- 49- Blank, G.et al (1987) : The Cambridge Atlas of the Middle East and North Africa, Cambridge University Press, Cambridge.
- 51- Couper, AD. (ed) (1983): The Times Atlas of the Oceans , Times Book, London .
- 52- Daniel JD, Clive S, (2001): The Red Sea : Boundaries off shore
- 53- Resources and Transit, Maritime Briefing, vol 3 .
- 54- Department of defense(2005): maritime claims reference manual, United States of America, 23/6/2005 .
- 55- Dikshit, R.D, (1982): Political Geography, New York.
- 56- Drysdale, A., and G. Blake (1985): The Middle East and North Africa, Oxford University Press, United States .
- 57- Glassner, Martin Ira, (1996): Political Geography, New York, John Wiley, sons, inc, second Edition .
- 58- Prescott , J. V. ,(1985): The Maritime Political Boundaries of the world, London , Methuen .
- 59- Prescott, J.V, (1975): The political Geography of the oceans, New York ، Halsted Press.
- 60- Sky News (2016) : Internet
http://www.skynewsarabia.com/web/article/831174
- 62-Technical and economical feasibility of the electrical interconnection between Saudi Arabia & Egypt, March 2008.

الملاحق :**ملحق (1)**

مرسوم بشأن المياه الإقليمية للمملكة العربية
السعودية

صادر في 21 شعبان سنة 1368 29 مايو سنة
1949

نحن عبد العزيز بن عبد الرحمن آل فيصل آل سعود
ملك المملكة العربية السعودية.

بعد الاعتماد على المولى تعالى وبالنظر إلى رغبتنا
في تحديد المياه الإقليمية للمملكة.

رسمنا بما هو آت :

المادة الأولى : لأغراض هذا المرسوم :

(أ) يقصد بإصلاح (ميل بحري) : 1852 اثنان
وخمسون وثمانمائة وألف متر .

(ب) ويقصد باصطلاح (خليج) : أي خور أو دوحة
أو شرم أو لسان من البحر .

(ج) ويقصد باصطلاح (جزيرة) : أي جزيرة أو شعب
أو صخرة أو قطعة أو فشت أو قصار أو بناء
صناعي دائم لا تغمرها المياه في أدنى مستوى يصل
إليه الجزء المنخفض .

(د) ويقصد باصطلاح (ضحضاح) : منطقة مغطاة
بماء ضحل يبقى منها جزء غير مغمور بالمياه في
أدنى مستوى يصل إليه الجزء المنخفض .

(هـ) ويقصد باصطلاح (ساحل) : سواحل البحر
الأحمر وخليج العقبة والخليج العربي.

المادة الثانية : أن المياه الإقليمية للمملكة العربية
السعودية وكذا الفضاء الجوي الذي فوقها والأرض
التي تحتها وما تحتها من باطن الأرض كل هذا
خاضع لسيادة المملكة مع احترام أحكام القانون
الدولي الخاصة بالمرور السلمي لمراكب الأمم الأخرى
في البحر الساحلي .

المادة الثالثة : تضم المياه الإقليمية للمملكة العربية

السعودية كلا من المياه الداخلية في المملكة وبحر
المملكة الساحلي .

المادة الرابعة : تشمل المياه الداخلية في المملكة :
(أ) مياه الخلجان الواقعة على طول سواحل المملكة
العربية السعودية .

(ب) المياه التي فوق وتجاه البر من أي ضحضاح لا
يبعد بأكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً عن البر أو عن
جزيرة عربية سعودية .

صدر في 21 شعبان سنة 1368 (29 مايو سنة
1949) .

ملحق (2)

مرسوم بشأن المياه الإقليمية المصرية

صادر في 7 ربيع الثاني سنة 1370 15 يناير
1951

مادة 1: يقصد بالاصطلاحات الآتية في حكم هذا
المرسوم ما يأتي :

أ - (الميل البحري) : 1852 اثنان وخمسون
وثمانمائة وألف متر .

ب- (الخليج) : كل خور أو دوحة أو شرم أو لسان
من البحر .

ج- (الجزيرة) : كل جزيرة أو شعب أو صخرة أو
قطعة أو بناء صناعي دائم لا تغمرها المياه في أدنى
مستوى يصل إليه الجزء المنخفض .

د- (الضحضاح) : كل منطقة مغطاة بماء ضحل
يبقى منها جزء غير مغمور بالمياه في أدنى مستوى
يصل إليه الجزء المنخفض .

هـ- (الساحل) : كل من سواحل البحر الأبيض
المتوسط والبحر الأحمر وخليج السويس وخليج
العقبة.

مادة 2: تكون المياه الإقليمية المصرية والفضاء
الجوى الذي فوقها والأراضي التي تحتها وما تحتها
من باطن الأرض خاضعة لسيادة الدولة مع احترام

أثنى عشر ميلا بحريا : خطوط ترس من البر على الشواطئ الخارجية للجزيرة .

(و) عند وجود مجموعة جزر يمكن وصلها ببعضها بخطوط لا يزيد طول الواحد منها على اثني عشر ميلا بحريا ولا تبعد أقرب جزيرة منها عن البر بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا : خطوط ترسم من البر ثم على طول الشواطئ الخارجية لجميع جزر المجموعة إذا كانت الجزر على هيئة سلسلة أو ترسم على طول الشواطئ الخارجية الأكثر بروزا من المجموعة إذا لم تكن الجزر على هيئة سلسلة .

(ز) في حالة وجود مجموعة من الجزر يمكن وصلها ببعضها بخطوط لا يزيد طول الواحد منها على اثني عشر ميلا بحريا وتبعد أقرب جزيرة منها عن البر بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا : خطوط ترسم على طول الشواطئ الخارجية لجميع جزر المجموعة إذا كانت الجزر على هيئة سلسلة أو ترسم على طول الشواطئ الخارجية للجزر الأكثر بروزا من المجموعة إذا لم تكن الجزر على هيئة سلسلة.

مادة 7 : إذا ترتب على قياس المياه الإقليمية عملا بأحكام هذا المرسوم تخلف حيز مما يعتبر من مياه أعالي البحر تحيط به المياه الإقليمية من جميع الجهات ولا يجوز امتداده في أي اتجاه اثني عشر ميلا بحريا _ فإن ذلك الحيز يكون جزءاً من المياه الإقليمية وينطبق الحكم ذاته على أي جيب متميز بوضوح من البحر العالي يمكن أن تتم الإحاطة به برسم خط مستقيم واحد لا يزيد طوله على اثني عشر ميلا بحريا.

مادة 8 : إذا حدث أن تداخلت مياه دولة أخرى مع المياه الداخلية المصرية أو مع البحر الساحلي عينت الحدود بالاتفاق مع الدولة صاحبة الشأن طبقاً للمبادئ المرعية في القانون الدولي . أو بما يتم عليه

أحكام القانون الدولي في شأن المرور السلمي لمراكب الدول الأخرى في البحر الساحلي .

مادة 3: تشمل المياه الإقليمية المصرية المياه الداخلة في أراضي الدولة وبحرها الساحلي.

مادة 4: تشمل المياه الداخلة في أراضي مصر :

(أ) مياه الخلجان الواقعة على طول سواحل مصر .
(ب) المياه التي فوق الأرض من أي ضحضاح لا يبعد بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا عن البر أو عن أية جزيرة مصرية وكذلك المياه التي بينه وبين البر .
(ج) المياه التي بين البر وبين أي جزيرة مصرية لا تبعد إحداها عن الأخرى بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا .

مادة 5: يقع البحر الساحلي للدولة فيما يلي المياه الداخلية لها ويمتد في اتجاه البحر إلى مسافة ستة أميال بحرية.

مادة 6: يكون تحديد خطوط القاعدة التي يقاس منها البحر الساحلي على النحو الآتي:

(أ) إذا كان البر أو شاطئ الجزيرة مكشوفاً بأكمله للبحر : أدنى حد لانحسار الماء عن الساحل .

(ب) في حالة وجود خليج مواجه للبحر : خطوط ترسم في أحد طرفي الأرض من مدخل الخليج إلي الطرف الآخر .

(ج) في حالة وجود ضحضاح لا يبعد بأكثر من أثنى عشر ميلا بحرية من البر أو من جزيرة مصرية: خطوط ترسم من اليابس أو من الجزيرة على طول الحافة الخارجية للضحضاح.

(د) في حالة وجود ميناء أو مرفأ في مواجهة البحر : خطوط ترسم على طول الجانب المواجه للبحر من المنشآت الأكثر بروزا من منشآت الميناء أو المرفأ وخطوط ترسم كذلك فيما بين أطراف تلك المنشآت .

(هـ) في حالة وجود جزيرة لا تبعد عن البر بأكثر من

التفاهم بينهما .
مادة 9 : لتنفيذ القوانين واللوائح الخاصة بالأمن والملاحة والأغراض المالية والصحية يتناول الإشراف البحري منطقة تالية البحر الساحلي وملاصقة له تمتد إلى مسافة ستة أميال بحرية أخرى وتضاف إلى ستة الأميال المقيسة من خطوط القاعدة للبحر الساحلي .
ملحق (3)

الإحداثيات الجغرافية لنقاط خطوط الأساس المصرية في البحر الأحمر
 وفقا للمسند الجيوديسي (مسقط ماركيتور)

النقطة	خط العرض (شمال)			خط الطول (شرق)		
	ثانية	دقيقة	درجة	ثانية	دقيقة	درجة
1	36	29	29	18	54	34
2	00	29	29	12	51	34
3	12	26	29	48	50	34
4	26	25	29	48	49	34
5	26	22	29	12	48	34
6	00	22	29	18	47	34
7	30	20	29	36	46	34
8	18	18	29	24	44	34
9	24	13	29	30	44	34
10	48	11	29	00	44	34
11	24	10	29	48	42	34
12	36	9	29	30	41	34
13	12	2	29	12	40	34
14	42	00	29	3	41	34
15	18	59	28	10	41	34
16	30	58	28	48	40	34
17	10	58	28	56	38	34

المصدر : قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم 27 لسنة 1990 بشأن خطوط الأساس التي تقاس منها المناطق البحرية لجمهورية مصر العربية (سلامة ، 1993، ص548:554)

34	28	12	28	56	42	18
34	38	42	28	55	54	19
34	38	48	28	51	42	20
34	37	42	28	50	48	21
34	37	36	28	44	3	22
34	34	48	28	38	24	23
34	31	3	28	32	28	24
34	31	24	28	30	00	25
34	30	30	28	28	24	26
34	27	48	28	26	20	27
34	27	18	28	22	54	28
34	24	36	28	16	24	29
34	27	30	28	10	00	30
34	26	56	28	3	24	31
34	26	12	27	58	48	32
34	15	36	27	43	12	33
34	2	18	27	27	12	34
34	59	24	27	22	24	35
34	00	18	26	51	6	36
34	4	54	26	45	42	37
34	6	36	26	42	42	38
34	17	24	26	6	36	39
34	35	24	25	42	30	40
34	41	00	25	29	42	41
34	51	54	25	20	48	42
35	11	00	24	47	18	43
35	11	36	24	38	18	44
35	22	48	24	26	00	45
35	39	00	24	15	18	46
35	43	00	24	9	42	47

35	47	36	23	54	12	48
36	20	36	23	33	48	49
36	20	6	22	53	12	50
36	35	12	22	36	30	51
36	39	24	22	20	18	52
36	48	54	22	16	12	53
36	53	54	22	3	48	54
36	53	48	22	1	30	55
36	52	54	22	00	00	56

(4) ملحق

الإحداثيات الجغرافية لنقاط خطوط الأساس السعودية في البحر الأحمر

خط الطول (شرق)			خط العرض (شمال)		
درجة	دقيقة	ثانية	درجة	دقيقة	ثانية
34	57	21.46	29	21	29.39
34	57	18	29	21	19.29
34	56	52	29	20	24
34	56	39	29	19	23
34	55	58	29	18	02
34	55	42	29	17	26
34	54	39	29	13	32
34	53	43	29	11	02
34	52	45	29	08	39
34	52	00	29	05	29
34	51	08	29	02	50
34	50	50	29	01	37
34	50	33	28	58	23
34	49	15	28	53	38
34	49	09	28	53	04
34	49	43	28	49	57

Source: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SAU.htm>

34	48	53	28	46	35
34	46	38	28	40	27
34	46	29	28	39	47
34	47	30	28	34	42
34	48	16	28	31	40
34	46	26	28	28	52
34	45	47	28	27	35
34	44	22	28	24	22
34	43	33	28	22	17
34	40	24	28	15	40
34	38	56	28	12	04
34	38	21	28	10	55
34	36	57	28	09	47
34	36	31	28	09	20
34	34	54	28	07	31
34	34	12	28	06	26
34	34	02	28	05	47
34	32	06	28	03	21
34	31	02	28	01	57
34	30	08	28	01	30
34	29	12	28	00	58
34	29	08	28	00	50
34	28	59	27	59	56
34	28	59	27	59	43
34	30	09	27	56	37
34	33	09	27	54	40
43	00	00	27	53	55
35	06	05	27	48	51
35	07	31	27	47	06
35	13	21	27	41	16
35	16	56	27	38	53
35	25	04	27	32	18

35	31	15	27	25	56
35	37	41	27	14	27
35	42	29	27	08	51
35	46	43	26	57	18
35	52	37	26	48	54
35	59	24	26	39	24
36	04	02	26	33	44
36	15	07	26	22	34
36	21	21	26	11	05
36	29	01	26	03	29
36	32	31	26	48	36
36	28	48	25	38	26
36	29	30	25	37	22
36	40	47	25	23	28
36	50	45	25	13	56
36	56	41	24	59	10
36	59	34	24	51	25
37	07	02	24	29	33
37	09	27	24	23	38
37	22	58	24	20	26
37	40	25	24	09	30
37	53	39	23	50	19
37	57	00	23	46	09
38	01	54	23	38	55
38	14	36	23	30	27
38	36	17	23	02	41
38	36	37	22	45	13
38	51	04	22	25	25
38	51	07	22	19	52
38	45	29	22	03	15
38	44	41	21	51	21
38	49	56	21	40	56

39	01	43	21	05	53
39	09	44	20	55	28
39	16	13	20	44	19
39	28	19	20	17	32
39	29	58	20	15	10
39	53	24	19	45	54
39	54	24	19	44	56
40	01	28	19	28	04
40	05	42	19	12	41
40	08	28	19	00	06
40	28	24	18	45	52
40	39	31	18	30	27
40	43	08	18	12	55
40	47	00	18	03	42
40	48	33	18	00	40
41	01	30	17	39	48
41	23	24	16	56	43
41	24	18	16	54	22
41	29	42	16	45	27
41	34	36	16	40	06
41	39	52	16	32	46
41	52	07	16	24	26.34
41	55	15.17	16	19	58.10

ملحق (5)



إعلان من جمهورية مصر العربية

بالإشارة إلى مذكرة سكرتير عام الأمم المتحدة رقم M.Z.N.LOS.2010.77 بتاريخ ٢٥ مارس ٢٠١٠ بشأن قيام المملكة العربية السعودية بإيداع قوائم الإحداثيات الجغرافية لخطوط أساس المناطق البحرية للمملكة في "البحر الأحمر وخليج العقبة والخليج العربي" كما وردت بقرار مجلس الوزراء رقم ١٥ بتاريخ ١١ يناير ٢٠١٠ والمرسوم الملكي رقم (٤/م) بتاريخ ١٢ يناير ٢٠١٠

إن جمهورية مصر العربية تعلن بأنها سوف تتعامل مع خطوط الأساس الواردة لإحداثياتها الجغرافية في الجدول رقم ١ المرفق بالمرسوم الملكي رقم (٤/م) بتاريخ ١٢ يناير ٢٠١٠ - المقابلة للساحل المصري في البحر الأحمر شمال خط عرض ٢٢ الذي يمثل الحدود الجنوبية لمصر - بما لا يمس بالموقف المصري في المباحثات الجارية مع الجانب السعودي لتعيين الحدود البحرية بين البلدين.



**The Political Marine Borders between Saudi Arabia and Egypt and the
Possibility of Mutual Cooperation between them:
A Study on the Political Geography**

Ahmed Mohammad Abu-Ajeirah Abdelrahman Bin Suliman Al-Nasiaan

Abstract

This study tackles the unmarked political marine borders between Saudi Arabia and Egypt, and the Possibility of the cooperation between these two Arab countries. The study draws suggested borders between these two countries and it discusses the economic zone that may be created between them. It includes six sections that cover all aspects of the topic under discussion. It also includes maps and figures.