

3.3. ድህረ-1983 የግንኙነት አቅጣጫ

በኢትዮጵያ የመንግስት ለውጥ እየተካሄደ በነበረበት ወቅት ከሳይ በተዘረዘሩት ተቃዋሚዎች አማካኝነት የእርስ በእርስ ጦርነት ገዕታ ያለው ውጊያ በጅቡቲ እየተካሄደ ነበር። ከ1984 መጀመሪያ እስከ 1986 ድረስ F.R.U.D. የአገሪቱን ሰሜናዊ ክፍል ከታጁራና ከአቦክ ከተሞች በስተቀር በቁጥጥሩ ሥር ማዋል ችሎ የነበር ሲሆን በኤደን ሮብሌ እና በኦማር ኤልሚ ካይራ የሚመሩት ሁለት የኢሳ ታጣቂ አንጃዎችም በደቡባዊ ጅቡቲ (በአይሻና በአሊ-ሳቢያ) በስፋት መንቀሳቀስ ጀመሩ። ምንም እንኳን በስተመጨረሻ F.R.U.D. በታህሳስ 1987 ጦርነቱን ለማቆም ቢሰማማም ከተወሰኑ መሪዎቹ (አሊ ሞሐመድ ዳውድ እና ኦጎሬ ክፍሌ አህመድ) በስተቀር የተቀሩት የአመራር አካላት ቃል የተገባላቸውን ክፍተኛ የመንግስት ስልጣን ሳያገኙ ቀሩ። እነዚህም ተጃሚዎች ቢሆኑ ስልጣናቸው ዘለቁታ አልነበረውም። FRUD-Armé የተሰኘው በአህመድ ዳኒ የሚመራው አንጃ ግን የተኩስ ማቆሙን ስምምነት ባለመቀበል እስከ የካቲት 1992 ድረስ በትጥቅ ትግሉ ቀጠለ። በኢትዮ-ኤርትራ ጦርነት ወቅትም ኤርትራ የጅቡቲ ወደብ ለኢትዮጵያ የሚሰጠውን ግልጋሎት እንዲያጨናግፍላት ተጠቅማበት ነበር።¹²²

ከ1983 በኋላ ባሉ ዓመታት የኢትዮጵያንና ጅቡቲን የግንኙነት አቅጣጫ የወሰኑ ክስተቶች ነበሩ። በታህሳስ 1987 በፍሩድ (F.R.U.D.) አንጃና በጉሌድ መንግስት መካከል የተፈረመው የተኩስ አቁምና የትብብር ስምምነት በግዛቱ የተፈለገውን መረጋጋት አለማምጣቱ አንዱ አክል ነበር። ስምምነቱን ተከትሎ ይፋ የተደረገው የሚኒስትሮች ሹመት ሁሉንም ክፍሎች ያላስደሰተ መሆኑ፤ መንግስት ከተቃዋሚዎች ጋር ላደረጋቸው ጦርነቶች ማከናወኛ በሠራተኞች ላይ ጥሎት

¹²² ዝኒ ኮማሁ፤ አምባሳደር ወሰን በሻህ ለሥዩም መስፍን (ውጭ ጉዳይ ሚኒስትር) ስል ጅቡቲ ወቅታዊ ሁኔታ የቀረበ ማስታወሻ፡ ታህሳሥ 8፣ 1984. Bollee, 481-482.

የነበረው ቀረጥ (patriotic tax) ከሆላም ስምምነቱ በኋላ ከነበረበት 10 ፕርሰንት ወደ 15 ፕርሰንት እንዲያደግ መደረጉ ያስከተለው የሰራ ማቆም አድማ ወዘተ የፖለቲካ አለመረጋጋቱን ደረጃ ያመለክታል።

በአዲሱ የካቢኔ ድልድል ውስጥ ሁለት የፍሩድ አመራር አባላት ብቻ እንዲገቡ መደረጉ ከድርድሩ ተጠቃሚ ባልሆነው አህመድ ዳኒ የሚመራ የትጥቅ ትግል በሰሜናዊ ጅቡቲ እንዲቀጥል ምክንያት ሆኖ ነበር። በአብዛኛው ታዛቢ ዘንድም የሰላም ስምምነቱና የካቢኔ ሽግሽጉ የታይታ (cosmetic) እንደሆነና መንግስቱ የመድብለ ፓርቲ እንደመሠረተ ለማስመሰል የተደረገ እንደሆነ ግምት ተወስዷል። ምንም እንኳን ፍሩድ በጅቡቲ መንግስት እንደ አራተኛ የፖለቲካ ፓርቲ ሆኖ ተመዝግቦ መንቀሳቀስ የቻለ ቢሆንም ይህም ቢሆን ኢስማኤል ኦማር ጌሊ ለስልጣን ምኞታቸው መወጣጫ እርካብ አድርገው ለመጠቀም ያዋሉት እንደሆነ ይታመናል። በተቃራኒው የጉሌድ መንግስት በአፋርኛ አነሳሽነት በሰሜን የጅቡቲ ግዛት የተከሰተውን ችግር በወታደራዊ እርምጃ የመፍታትን አማራጭ ማስቀደሙ የፖለቲካ አለመረጋጋቱን ይበልጥ አባባሰው።¹²³

የግዛቱን ፖለቲካዊ ህይወት ይበልጥ ያወሳሰበው ችግር የገዢው ፓርቲ በሁለት ተቀናቃኞች የስልጣን ሽኩቻ ሥር መውደቁ ነበር። የፕሬዚደንት ጉሌድን እድሜ መግፋት ተከትሎ በኢስማኤል ኦማር ጌሊ እና ኢስማኤል ጌዲ ሀሬድ የሚመራ ጎራ ተፈጠረ። በአብጋል-ማማሳንና እና ዳሎል ጎሳ አባላት መካከል የተከሰተው ውጥረት ወትሮውንም በአንድ ቤተሰብ ቁጥጥር ሥር የነበረውን የበላይነት በእጅጉ የፈተነ ሆነ። ፕሬዚደንቱም ለቅርብ ዘመዳቸው የማደላት አዝማሚያ አሳዩ። በሃይቲም በ1988 በተላለፈ ፕሬዚደንታዊ መመሪያ የካቢኔ ኃላፊ የሆነት

¹²³ ጠጉሚ፡- የጎረቤት አገሮች ወቅታዊ ሀብታ ሪፖርት፡ ህዳር 17 እና ታህሳስ 3፣ 1988

ኢስማኤል ጊሌ የአጎታቸውን ሥልጣን ለመረከብ የሚያስችል መደላድል የፈጠረ ወሳኝ የሆኑ ቀደምት፣ መከላከያ፣ የአገር ደህንነትና መረጃ፣ ዓለም አቀፍ ጉዳዮችና ትብብር፣ የፍትህ ጉዳዮች ወዘተ በተደራቢ እንዲመሩ ተደረገ። ኢስማኤል አማር ጊሌም ቀድሞም ጎልብቶ ይታይ የነበረው የወሳኝነት ሚናቸው አሁን በይፋ በተቆጣጠሯቸው ቁልፍ የሚኒስቴር መ/ቤቶች አማካኝነት ይበልጥ ተጠናክረ።

የግዛቱ የስልጣን ሽኩቻ በዚህ አላባቃም። ከህዳር እስከ ጥር 1988 ባሉ ወራት በሁለት ቡድን የወገኑ ክፍተኛ ባለስልጣናት ሌላ ዙር የፖለቲካ ውጥረት ፈጠሩ። የሽኩቻው መንስኤ የነበሩት አካላት በፍትህ ሚኒስትሩ በሙሉም ባህደን ፋራህ እና በካቢኔ ጉዳዮች ኃላፊው በኢስማኤል አማር ጊሌ ወገን በተግራሪነት ተሰልፈው ይፋ በሆነ መልኩ በአደባባይ ያካሰሱና ይዘላለፉ ነበር። በነዚህ ወራት ደግሞ ፕሬዚደንት ጉሌድ ለክፍተኛ ህክምና ፈረንሳይ ስለነበሩ ለችግር የማዳገም መፍትሔ ሊያበጁ አልቻሉም። ፕሬዚደንቱ ከህክምና ቆይታቸው ሲመለሱም የፍትህ ሚኒስትሩንና ዋና ደጋፊያቸውን የመከላከያ ሚኒስትሩን (መሐመድ ቡላሌ ባሪህ) ከስልጣን ማስወገዳቸው ለተከሰተው ውጥረት ሁሉን አቀፍ መፍትሔ ከመፈለግ ይልቅ የጎሳቸውንና የቤተሰባቸውን ጥቅም ማስቀደማቸውን ያመለክታል። ይልቁንም ኢስማኤል ጊሌ የአገሪቱ ቀጣይ መሪ ለመሆን የሚያስችላቸውን መደላድል እንዲያበጁ መንገድ ጠረገ።¹²⁴

በኢትዮጵያ ውስጥም በተለይ በአፋር ህዝቦች መኖሪያ አካባቢዎች የተከሰቱ የፖለቲካ እንቅስቃሴዎች ለአገሪቱ ግንኙነት መቀዛቀዝ አስተዋጽኦ ማበርከታቸው አልቀረም። ደርግ ከስልጣን በተወገደበት ወቅት በአፋር ሁለት ዋና የፖለቲካ ድርጅቶች - የአፋር ብሔራዊ የነፃነት ንቅናቄ (Afar National Liberation Movement, ANLM) እና የአፋር ነፃነት ግንባር (Afar Liberation Front, ALF) - በክልሉ ይነቀሳቀሱ ነበር። ከሁለቱ

¹²⁴ ውጥሚ:- የጎረቤት አገርች ወቅታዊ ሁኔታ ሪፖርት፡ ግንቦት 23፣ 1988

መካከልም በሱልጣን አሰጣጥ ሚራህና በልጃቸው ሐንፍሬ አሰጣጥ ሚራህ የሚመራው የአፋር ነፃነት ግንባር (ALF) በድህረ 1983ቱ የኢትዮጵያ መንግስት መዋቅር ውስጥ በአጋርነት መሳተፍ ቻለ። የሱልጣኑ ሌላኛው ልጅም የአፋር ክልል ፕሬዚደንት ሆኖ ተመረጠ። ነገር ግን በአፋር ግንባርና በአዲሱ የኢትዮጵያ መንግስት ገዢ መደብ መካከል የነበረው ፍቅር ረጅም ዕድሜ ሊዘልቅ አልቻለም። የፖለቲካ ቅራኔውም ከግንቦት 1986 በኋላ ALF በሐንፍሬ እና በታናሽ ወንድሙ በአመር መሪነት ለሁለት እንዲከፈል መንገድ ጠረገ። በመጨረሻም በነሐሴ ወር 1987 የALF ፖለቲካዊ ህልውና አክትሞ ክልሉ አዲስ በተመሠረተው የአፋር ሕዝቦች ዲሞክራሲያዊ ድርጅት (Afar Peoples' Democratic Organization, APDO) አመራር ሥር እንዲውል ተደረገ።¹²⁵

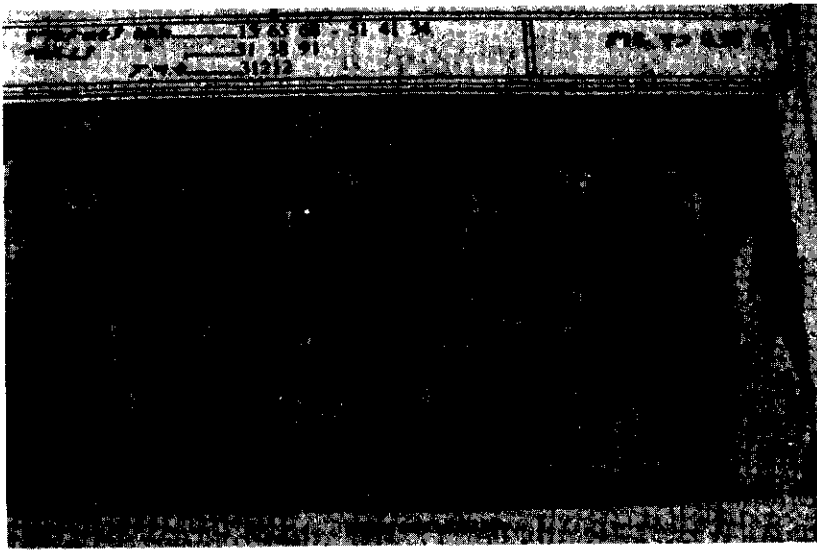
ከዚህ የውስጥ ፖለቲካ ውጥንቅጥ ማግስትም ኢትዮጵያ ከጅቡቲ ጋር ያላትን ግንኙነት ለማሻሻል ጥረት ማድረግ ጀመረች። መንግስት በግዛቱ ላይ ትኩረት እንዲያደርግ ከገፋፋት ነገሮች መካከል የጅቡቲ መሪዎች ከዓለም የገንዘብ ድርጅትና የዓለም ባንክ ባገኙት ክፍተኛ የገንዘብ ብድር የጅቡቲን ወደብ አገልግሎት ለማደርጃት የጀመሩት ጥረት ነው። ይህም እርምጃ ለበርካት ዓመታት በአንድ ተመን ተወስኖ የቆየውን የወደብን የአገልግሎት ዋጋ ተመን ለመቀየር መንገድ እንደሚጠርግ ግንዛቤ ተወሰደ። በመካከሉም በ1987 መጨረሻ አካባቢ የኢትዮጵያ መንግስት ለሁለት አሥርት ዓመታት ያክል ለውጥ ሳይደረግበት የቆየውን የአትክልትና ፍርፍሬ ምርቶች የዋጋ ተመን ለማሻሻል ማለቡን ለጅቡቲ ገለጸ። እቅዱ ከተመን ማሻሻልም ባሻገር እስከዚያን ጊዜ ድረስ በኢትዮጵያ ብር ሲከናወን የነበረውን ንግድ በአሜሪካን ዶላር ለመቀየር ያለመ ነበር። ወሳኔው ከጅቡቲ በኩል ተቃውሞ ያስከተለ ከመሆኑም በላይ የግዛቱ ባለስልጣናት የአትክልትና

¹²⁵ Yasin Mohamed Yasin, pp 48-52. Dereje Feyissa, "Centering the Periphery? The Praxis of Federalism at the Margins of the Ethiopian State," in Ethiopian Journal of Federal Studies. Vol. 1, No. 1 (June 2013), pp. 178-179.

ፍርፍሬ ምርቶች እንዳይገቡ በመከልከላቸው የሁለቱ አገራት ንግድ ለበርካታ ወራት ተቋርጦ እንዲቆይ መንገድ ጠረገ። እነዚህ እርምጃዎች በኢትዮጵያ በኩል ሲወሰዱ አገሪቱ በአሰብ ወደብ የመጠቀም አማራጭን ከግንዛቤ አስገብታ መሆኑ መታሰብ ይገባዋል።¹²⁶

ቀጣዩ የኢትዮጵያ መንግስትም እንደቀደሙት መንግስታት ሁሉ የጅቡቲን ሁኔታ ግዛቱ ካለው ስትራቴጂካዊ ጠቀሜታ አንጻር በመመዘን መንቀሳቀስ ግዴታው ነበር። ነገር ግን እስከ 1990ቹ መጀመሪያ በጅቡቲ የተከሰተው የስልጣን ሽኩቻ እስከአባርድ፤ በኢትዮጵያም በኩል የአፋር የውስጥ ፖለቲካ አሁን ያለውን ገዕታ እስኪያገኝ ሁለቱ አገሮች በከረሙ መግባቢያዎች ላይ በመመርኮዝ በዘልማድ ሲንቀሳቀሱ ለመቆየት ተገደዋል። በሚያዝያ 1986 በፖለቲካ፣ ኢኮኖሚና የጋራ ፀጥታ ጉዳዮች ላይ የመግባቢያ ስምምነት የተፈራረሙ ቢሆንም አፈጻጸማቸው እምብዛም ነበር። ከረጅም ፍትህያ በኋላ የአስማኤል አማር ጌሌ ወደ ስልጣን መምጣት እና የነሱልጣን አሊሚራህ የአፋር ግንባር (ALF) አፍቃሬ መንግስት በሆነው ግንባር (APDO) መተካት ለአገሪቱ ግንኙነት መሻሻል አስተዋጽኦ አበርክቷል። ይህንንም ተከትሎ ፕሬዚደንት ጌሌ በጥቅምት 1992 ኢትዮጵያን ለአራት ቀናት በይፋ ጎበኘ፤ አገሪቱም በተለያዩ ዘርፎችም የትብብር ስምምነት ተፈራረሙ።¹²⁷

¹²⁶ ጠጉሚ፡- የጎረቤት አገሮች ወቅታዊ ሁኔታ ሪፖርት፡ ህዳር 17፣ ታህሳስ 3 እና ጥር 16፣ 1988
¹²⁷ አዲስ ዘመን፡ ጥቅምት 22-25፣ 1992.



ምንጭ፡ አዲስ ዘመን ጥቅምት 25፣ 1992

በሁለቱ አገሮች የግንኙነት ስሌት ውስጥ አዲስ የተፈጠረ እውነታ ቢኖር የኢትዮጵያ ወደብ አልባ መሆን ነው። የቀደሙ መንግስታት ስለ ጅቡቲ ስትራቴጂካዊ ወሳኝነት ሲከራከሩ የሁለት ብሔራዊ ወደቦች (አሰብ እና ምዕዋ) ባለቤት ሆነው ነበር። ከ1983 በኋላ ለተወሰኑ ዓመታት ኢትዮጵያ በአሰብ ወደብ ለመገልገል ከኤርትራ መንግስት ተፈቅዶላት ስለነበር ጅቡቲን በተመለከተ የነበራት አቋም በምርጫና በፍላጎት ላይ የተመሠረተ ሆኖ ቆይቷል። ከኢትዮ-ኤርትራ ጦርነት (1990-1992) ጀምሮ ግን የግንኙነቱ መርህ በከፍተኛ ደረጃ ተለወጠ። ጅቡቲ ብቸኛ መውጫ በር የመሆኑ ጉዳይ በብዙ መንገድ የግዛቱ መሪዎች ፍላጎታቸውን በኢትዮጵያ ላይ እንዲጭኑ መብት ሰጣቸው። ለዚህ እውነታ ዋነኞቹ መገለጫዎች በምድር ባቡሩ እና በወደብ አጠቃቀም ላይ የተከሰቱ ለውጦች ናቸው።



የትብብር ስምምነት ሲፈረም

ምንጭ: አዲስ ዘመን ጥቅምት 25፣ 1992

ምዕራፍ ፬

ጅቡቲ-አዲስ አበባ ምድር ባቡር

4.1. የባቡር መሥመሩ ህልውና ጅምር

ዳግማዊ ምንጊክ በመጋቢት 1886 (March 1894) ለሙሴ አልፍሬድ ኤልግ በሰጡት ፈቃድ (concession) መሠረት ከሁለት ዓመት በኋላ ሥራው የተጀመረው የጅቡቲ አዲስ አበባ ምድር ባቡር ዝርጋታ በሰኔ 1909 (7 June 1917) ተጠናቆ ተመርቆ ተከፈተ። የመጋቢት 1886ቱ ውል እንደሚያመለክተው የምድር ባቡር በግል ንብረትነት የሚተዳደር ሆኖ ከ99 ዓመታት በኋላም ከባንያው ከነቋሚ ንብረቶቹ ለምንጊክ ይመለሳሉ።¹²⁸ ከባንያው ሕጋዊ ህልውና ኖሮት ሥራ ከጀመረበት ከነሐሴ 1888 ጀምሮ እስከ 1900 የኢትዮጵያ ምድር ባቡር በመባል ሲጠራ ቆይቷል። መጋቢት 1901 (8 March 1909) የተደረገውን ተጨማሪ ስምምነት ተከትሎ የኢትዮ-ፈረንሳይ የምድር ባቡር ከባንያ በመባል እስከ 1952 ቆየ። በ1952 በኢትዮጵያና በፈረንሳይ መንግስታት በተደረገው ድጋሚ ስምምነት አዲስ የአስተዳደር አቋም ይዞ መተዳደር ጀመረ።

የኢትዮ-ፈረንሳይ የምድር ባቡር ከባንያ (Chemin de Fer Franco-Ethiopien) በተለይ ከወቅቱ አውሮፓዊ ልዕለ-ኃያላን አንዲ የነበረችው ፈረንሳይ በነፃይቱ ኢትዮጵያ ላይ የኢኮኖሚ ቅኝ ለመመሥረት የነበራት ውጥን ዋነኛ መገለጫ ተደርጎ ሊወሰድ

¹²⁸ Shiferaw Bekele, "The Ethiopian Railroad and British Finance Capital, 1896-1902," in *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente*, Anno 46, No.3 (Sept. 1991), 351-359.

ይቸላል። የከባንያው አስተዳደር እና የገንዘብ ምንጭ ሙሉ በሙሉ ተቀማጭነቱ በፓሪስ ፈረንሳይ በሆነ የግል ድርጅት (Compagnie Chemin de Fer Franco-Ethiopien de Djibouti à Addis-Ababa) ኃላፊነት ሥር መደረጉ የዚህ ግብ መገለጫ ነበር። ነገር ግን የሐዲዱ ሰባት-ስምንተኛ ክፍል በሉዓላዊ ግዛት ውስጥ መገኘቱ ለፈረንሳይ የኢኮኖሚ ቅኝ ፍላጎት የተመቸ አልነበረም። ይህንንም ለመቀልበስ የኢትዮጵያን ህልውና ሊጎዳና የፈረንሳይን ብቸኛ ባለሙበትነት የሚያስረግጥ የአንድ ወገን ህገ-ደንብ (convention) እስከማጽደቅ ድርሰው ነበር።¹²⁹

ይልቁንም እስከ 1952 ባለው ጊዜ ከባንያው በኢትዮጵያ የግዛት ክልል ውስጥ ለሚያከናውናቸው እንቅስቃሴዎች የአገልግሎት ክፍያ (rent) እንዲፈፀምና በሐዲዱ መሥመር ላይ አገሪቱ ያላትን የሉዓላዊነት መብት እንዲያከብር የውዴታ ግዴታ እንዲገባ ተገደደ። የፈረንሳይ መንግስት ከባንያውንና ተዛማጅ አገልግሎቶችን ለማቋቋምና ለማደራጀት ካፈሰሰው መዋዕል ንዋይ አንጻር ኢትዮጵያን የምንጊዜም የኢኮኖሚ ቅኝ ግዛቱ አድርጎ ቢቆጥር አይፈረድም። ነገር ግን የኢትዮጵያ መንግስታት የከባንያውን እንቅስቃሴ ከራሳቸው የኢኮኖሚና የደህንነት አጀንዳ ጋር አቆራኝቶ ለማራመድ ከነበራቸው ብርቱ ፍላጎት የተነሳ ፈረንሳይያን የተመኙትን ለመፈጸም ሳይቻላቸው ቀረ።¹³⁰

¹²⁹ ዝኒ ከማሁ። ይህም በጅቡቲው ገዢ ቦንሆር (Bonhoure) እና የባቡር ከባንያው አስተዳዳሪ ሼፍኒኑ (Chefneux) መካከል በጥር 1896 (5 February 1902) የተፈረመው መግባቢያ ነው። የውሉ ዋነኛ ዓላማ የፈረንሳይ መንግስት በከፍተኛ የገንዘብ እጥረት ምክንያት ሥራው በእጅጉ የተጓተተውን የሐዲድ ግንባታ ለማፋጠን የሚያስችል የገንዘብ ድጋፍ እንዲያደርግ ለማስቻል ነበር። በተጨማሪም የከባንያውን ህልውና አደጋ ላይ ጥሎት ነበረውን የእንግሊዞች ጣልቃ ገብነት ለመግታትና ፈረንሳይን ያልተገደበ የበላይነት ለማረጋገጥ የታለመ አርምጃ ነበር።

ከ1952ቱ ስምምነት በኋላ ዋና መሥሪያ ቤቱ አዲስ አበባ ላይ ሆኖ እንዲሠራ በመወሰኑ ከፍተኛ የሥራ እንቅስቃሴ እያሳየ መጣ። የከብንያው ጽህፈት ቤትም ከፓሪስ ወደ አዲስ አበባ እንዲዛወር ተደረገ። እስከ 1965 ድረስ ዋናው ሥራ አስኪያጅ የፈረንሳይ ዜጋ የነበረ ሲሆን ከ1965 ጀምሮ ግን አስተዳደሩ ሙሉ በሙሉ በኢትዮጵያውያን እጅ ገብቶ በ1968 በከብንያው ታሪክ ውስጥ ለመጀመሪያ ጊዜ ከፍተኛ ገቢና የጭነት ማንገዝ ውጤት በማምጣቱ

3 ሚሊዮን ብር ትርፍ አስገኘ። ጅቡቲን ከአዲስ አበባ ጋር የሚያገናኘው የባቡር ሐዲድ መስመር ጠቅላላ ርዝመቱ 784 ኪሎ ሜትር ሲሆን ከዚህ ውስጥ 473 ኪሎ ሜትር በኢትዮጵያ ይገኛል። በዚህ ርዝመቱ ውስጥ 34 ጣቢያዎችና 3 ዋና ጣቢያዎች ይገኙበታል።

የጅቡቲ ወደብን እና የምድር ባቡርን በተመለከተ ህዳር 2፣ 1952 በኢትዮጵያና በፈረንሳይ መንግስታት መካከል የተፈረመው አዲስ ስምምነት በተለይ ለኢትዮጵያ ካስገኘው የልዩ ተጠቃሚነት መብት አንጻር ይጠቀሳል። ይህ ስምምነት የምድር ባቡርን በተመለከተ የ1908ቱ ውል ለፈረንሳይ መንግስትና ከብንያዎች ይሰጥ የነበረውን አብላጫ የባለቤትነት መብት በማሻሻል ሁለቱ መንግስታት እኩል ድርሻ እንዲኖራቸው አድርጓል። በአንቀፅ 21 መሠረት ስምምነቱ እስከ ታህሳሥ 2009 (31 Decem-

¹³⁰ Richard Pankhurst, *Economic History of Ethiopia, 1800-1935* (Addis Ababa, 1968), 326-34. Tom C. Killion, "Railroad Workers and the Ethiopian Imperial State: the Politics of Workers' Organization on the Franco-Ethiopian Railroad, 1919-1959". In *International Journal of African Historical Studies*, Vol. 25, No. 3 (1992): 583-584. ኢትዮጵያ በጣሊያን ተይዞ በነበረበት ጊዜ በምድር ባቡር ላይ የነበረውን ጥቅም ለማስከበር ካለው ፍላጎት በመነሳት የፈረንሳይ መንግስት የጣሊያንን ቅኝ አምኖ ስለመተበሉ Alberto Sbacchi, "Towards the Recognition of the Italian Empire: Franco-Italian Negotiations, 1936-1940," in *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente*, Anno 30, No.3 (Sept. 1975), pp. 373-392 ተመልከት

ber 2016) የሚፀና ሲሆን እስከዚያው ድረስ ኢትዮጵያ ሐዲዱ በሚያልፍባቸው አከባቢዎች ተጨማሪ መሥመር አንዳትዘረጋ (አንቀፅ 16) ያማዳታል። እንዲሁም ከብንያው ኪማራ ቢደርስበት የአጠቃላይ ጉድለቱን ሦስት አራተኛ የኢትዮጵያና የፈረንሳይ መንግስታት እኩል ሊካፈሉ ተስማሙ። ከብንያው ከ1952 በፊት የነበረውን የሕግ አቋም ለውጦ ወደ ጋራ ንብረትነት በተቀየረበት ወቅት የምድር ባቡር የነበረበትን 28,614,000 ብር ዕዳ እንዲወርስ ተደረገ። ይህንኑ ዕዳ ለፈረንሳይ መንግስት ለመክፈል ሲባልም በየዓመቱ ከአንድ ሚሊዮን ብር ተኩል በላይ ወጪ ማድረግ ይጠበቅበት ነበር።

ከነዚህ ገደቦች ባሻገር ግን ስምምነቱ ለኢትዮጵያ ወሳኝ የሆኑ መብቶችን አጎናጽፏል። በአንቀፅ 12 ንዑስ አንቀፅ 'ሀ' እና 'ለ' እንደተመለከተው ወደ ኢትዮጵያ ለሚመጡ ወይም ከኢትዮጵያ ለሚወጡ ማናቸውም ሰዎችና ዕቃዎች ሊጠቀሙ የሚችሉበት አገልግሎቶች ለማግኘት ለጅቡቲ ተወላጆች የሚደረገው የቀደምትነት መብትና የብልጫ አስተያየት (transit right) ለኢትዮጵያም ተሰጠ። እንዲሁም ከወደብ ቀረጥ በስተቀር ከሌላ ማናቸውም ዓይነት የጉምሩክ ቀረጥ ግብር ወይም ታክስ እና ከማናቸውም ዓይነት ፍተሻ ወይም ምርመራ ነፃ መሆናቸውን ያረጋግጣል።

በአንቀፅ 11 ላይም የተጠቀሰው "ኢትዮጵያ በሰላምም ሆነ በጦርነት ጊዜ የጅቡቲን ወደብ ልትገለገልበት የምትችል መሆኗን የፈረንሳይ መንግስት ያረጋግጣል" የሚለው ነጥብ ከወደቡ ባሻገር ከምድር ባቡር መብት ጋር ተያይዞ ይነሳል። ይህ አንቀጽ በተለይም በጅቡቲ በኩል ወደ ኢትዮጵያ በሚመጡት ወይም ከኢትዮጵያ በሚሄዱት መንገዶችም ሆነ ዕቃዎች ላይ የፈረንሳይ መንግስትም ሆነ የፈረንሳይ ሰማሌ ግዛት ባለሥልጣናት አንድም የመብት መቀነስ ነገር እንደማያደርጉ ይደነግጋል።¹³¹

¹³¹ ውጉሚ፡- ጅቡቲ 55-D3 3፤ የኢትዮ-ፈረንሳይ የወደብ እና ባቡር ሐዲድ ስምምነት፡ አ.ኤ.አ. ህዳር 12፣ 1959። ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ግንኙነት፤ በጅቡቲ ጉዳይ የቀረበ የጥናት ሪፖርት፡ ሐምሌ 15፣ 1972

የባቡር ሐዲዱ ክብደትና ዋጋ ያላቸውን ዕቃዎች በማመላለስ የሚሰጠው አገለግሎት የታመነበት ቢሆንም የአገልግሎት ክፍያው ለረጅም ጊዜ ከየብስ መገናኛ የሚበልጥ ሆኖ ቆይቷል። ይህንን ዋጋ ለመቀነስም ተደጋጋሚ ሙከራዎች ተደርገዋል። ለምሳሌ በ1940 አምስት ሺህ የነበሩት የኩባንያው ሠራተኞች ተቀንሰው 2500 ብቻ እንዲቀሩ ከመደረጉም በላይ ከተቀናሾቹ አብዛኛዎቹ ከፍተኛ ደመወዝ የነበራቸው የውጭ አገር ዜጎች ነበሩ። በንጉሡ እና በደርግ ባለሥልጣናት ዘንድ የነበረው ግንዛቤ እንደሚያመለክተው ጅቡቲን ከአዲስ አበባ የሚያገናኘው አውራ ጎዳና በአስፋልት እስካልተሰራ እና የአሰብ ወደብንና አሰብን ከአዲስ አበባ የሚያገናኘውን መንገድ በአግባቡ መጠቀም እስካለተቻለ ድረስ ችግሩ ለኢትዮጵያ ጠቃሚ በሆነ መልኩ ሊቀረፍ አይችልም።¹³² ከዚህ በመነሳት ተከታታይ ፖሊሲዎች ሲነደፉ የምድር ባቡር ኩባንያውን ጉዳይ በተቻለ መጠን ከአሰብ ወደብ እና የአሰብ-አዲስ አበባ አውራ ጎዳና ተጠቃሚነት ደረጃ ጋር ማያያዙ የተለመደ እየሆነ መጣ።

የ1952ቱ ስምምነት በተፈረመ በአጭር ጊዜ ውስጥ የተፈራው ኪሳራ በመከሰቱ የኩባንያውን ህልውና በእጅጉ ፈተነ። ከ1959/60 በጀት ዓመት ጀምሮ ሲንከባለል የመጣው ኪሳራ በግንቦት 1962 ከአንድ ሚሊዮን ብር በላይ መድረሱ በሁለቱ መንግስታት መካከል ሽኩቻ አስከተለ። ፈረንሳዮች ለኢትዮጵያ መንግስት በላኩት ማስታወሻ (aide-mémoire) ለችግሩ መከሰት በዋነኛነት ያስቀመጡት ምክንያት (ክስዊዝ ካናል መዘጋት ባሻገር) በአመዛኙ ኢትዮጵያ በአሰብ ወደቧ እና ከአዲስ አበባ አሰብ ባለው አውራ ጎዳና መጠቀም ማዘውተሯን ነው። በፈረንሳይ ባለሥልጣናት አስተሳሰብ ውድድሩ ኩባንያውን ሊጎዳው የቻለው ቀድሞ በጅቡቲ በኩል ይገቡና ይወጡ የነበሩት ከፍተኛ ዋጋ የሚያወጡ የንግድ እቃዎች ወደ አሰብ በመዞራቸውና አሰብም በኢትዮጵያ መንግስት በጀት የሚደገፍ ወደብ በመሆኑ ነው።

¹³² ውጉሚ:- ጅቡቲ 51-D3 2፣ ስለ ጅቡቲ የተቀናበረ አጠቃላይ ሪፖርት፣ ሰኔ 28፣ 1968

በኢትዮጵያ በኩል ጉዳዩን እንዲያጣራ የተቋቋመው ኮሚቴ በበኩሉ የኩባንያውን የገንዘብ አስተዳደር ሥርዓት፣ የተጠራቀመ ብድር፣ አግባብ ያለሆነና የተበላሸ የግዢ ሥርዓት፣ ከኢትዮጵያውያን የድርጅቱ ሠራተኞች ጋር ሲነፃፀር ለፈረንሳይ ተወላጆች የሚፈጸመው ከፍተኛ የደመወዝና የአበል ክፍያ ወዘተ ለኪሳራው መንስኤ እንደሆኑ ሪፖርት አቀረበ። ሪፖርቱ የኩባንያው የኪሳራ ምንጭ አስተዳደራዊ እንጂ የአሰብ ወደብ ውድድር አለመሆኑን በአፅንኦት አሰረዳ። ለምሳሌ ያህልም በ1952ቱ ስምምነት መሠረት ኩባንያው ኪሳራ ቢደርስበት ከላይ የተጠቀሰውን የተንከባለል የዕዳ ውርስ ከወለዱ በስተቀር መክፈል ባይገደድም በ1960 ኩባንያው ኪሳራ ላይ እያለ ዕዳውን እንዲከፍል ተደርጓል።

በ1960/61 የሂሳብ ዓመት ኩባንያው ካገኘው 13,338,000 ብር ገቢ ውስጥ 60 ከመቶውን ለሠራተኞቹ ለደመወዝና ለጥገና ወጪ ከመሆኑም በላይ አከፋፈሉ በጅቡቲ ወገን ላሉ ሠራተኞች በእጅጉ ያደላ ነበር። የባቡር ጎታቾች (locomotives) እና ማንኛውም የመለዋወጫ እቃዎች የሚገዙት ከፈረንሳይ አገር እንዲሆን ቢወሰንም ግዢው በሦስተኛ ወገን በኩል ኦፊርም (Offerom) በተባለ ድርጅት አማካኝነት መከናወኑ የዋጋ መናርን አስከትሏል። በቱክኒክ ጉድለት ምክንያት በተደጋጋሚ የሚደርሱ የመገልበጥ አደጋዎች ያስከተሉት ከፍተኛ ወጪ፣ የፋርጎዎቹ አስተማማኝ አለመሆን ወዘተ የሪፖርቱ ተጨማሪ መከራከሪያዎች ነበሩ።¹³³

የጥናት ሪፖርቱ በማጠቃለያ ያቀረባቸው የማሻሻያ ሐሳቦች በወቅቱ የምድር ባቡርን ኩባንያ በተመለከተ የነበረውን ጉድለት ያንፀባርቃል። አንዳንዶቹ አስተያየቶች ለፈረንሳይ መንግስት የሚከፈለው ዕዳ ቢቻል እንዲሰረዝ አሊያም ለረጅም ጊዜ ተላልፎ ገንዘቡ ላረጀው የባቡር ሐዲዱ ማሻሻያ እንዲውል ማድረግ፣ በኦፊርም (Offerom) በኩል ዕቃ ግዢ መደረጉ ቀርቶ በቀጥታ በዓለም አቀፍ ጨረታ እንዲከናወን፣ ኢትዮጵያዊ

¹³³ ውጉሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1. 13፣ የኩባንያውን ኪሳራ ምክንያቶች ለማጥናት የተቋቋመው ኮሚቴ ሪፖርት፣ ግንቦት 11፣ 1962

የሆነ የሙሉ ጊዜ የገንዘብ አስተዳደር ተቆጣጣሪ መመደብ፤ በፈረንሳይ በኩል ባሉት የቦርድ አባላት ውስጥ የጅቡቲው አገረ ገዢ ስላሉበት በኢትዮጵያም በኩል ጅቡቲ የሚገኘውን ቆንስል ጅኔራል በቦርድ አባልነት እንዲካፈል ማድረግን ወዘተ የሚያሳስቡ ነበሩ። ለኩባንያው ችግር መሠረታዊ መፍትሄ ለማምጣትና በሃይቱም የኢትዮጵያን ጥቅሞች ለማስጠበቅ በማሰብ የቀረቡ የማሻሻያ ሐሳቦችም ነበሩ።

በ1952 ስምምነት አንቀፅ 15 እንደተገለፀው “ማህበሩ በወደቡ ምክር ቤት በአባልነት ወኪል ይኖረዋል። በማህበሩ ስም ከሚወክሉት አባሎችም ግማሾቹ ኢትዮጵያኖች ይሆናሉ” ስለሚልና አገሪቱ እስከዚያን ጊዜ ድረስ በአንቀፁ ስላልተጠቀመች ይህ በአስቸኳይ እንዲተገበር አሳሰበ። ነገር ግን ምንም እንኳን ፈረንሳይ የሆነ የኩባንያው ሠራተኞች በኢትዮጵያ ግዛት ውስጥ ተመድበው እየሰሩ ቢገኙም ፈረንሳይያን የኩባንያው የበላይ ሹማምንት የኢትዮጵያውያንን በጅቡቲ ተመድቦ መሥራት ላይፈለጉ እንደሚችሉ በማገናዘብ ተለዋጭ አማራጮች ቀረቡ። የኩባንያውን ዋና ሥራ እስኪያጅ ኢትዮጵያዊ ማድረግ በሰው በኩል የአስተዳደሩን ሥራ በበላይነት መምራት እና የቴክኒክና የንግድ ክፍሎችን እንቅስቃሴ በቅርበት መከታተል እንደሚያስፈልግ ከግንዛቤ ተወሰደ።¹³⁴ ይህም ከጥቂት ጊዜ በኋላ ተግባራዊ እንደተደረገ መረጃዎች ይጠቁማሉ።

ከ1960ቹ አጋማሽ አንስቶ በኢትዮጵያና በጅቡቲ በተከናወኑ ፖለቲካዊ ለውጦች ሳቢያ የምድር ባቡሩ ያን ያክል ትኩረት የተሰጠው አልነበረም። ከባንያው ከነድክመቶቹና ከላራው ለዘመናት ለመንገታገት ተገዶ ነበር። የደርግ ወደ ሥልጣን መምጣት እና ከተወሰኑ ዓመታት በኋላም የጅቡቲ ነፃ መውጣት ግን በኩባንያው ዙሪያ ለረጅም ጊዜ የዘለቀ ሽኩቻ እንዲጀመር በር ከፈተ። ነገር ግን የምድር ባቡሩን በተመለከተ የተደረጉ ድርድሮች እስካሁን ድረስ ችግሩን ለሁሉም ወገኖች አጥጋቢ በሆነ መልኩ ሊፈቱት ሳይችላቸው ቀረ።

4.2. ደርግ እና የጅቡቲ-አዲስ አበባ ምድር ባቡር

ወታደራዊው መንግስት ሥልጣን በተቆናጠጠ በጥቂት ወራት ውስጥ የ1952 ስምምነት እንዲሻሻል ግፊት ማድረግ ጀመረ። የኢትዮጵያ እና የፈረንሳይ መንግስታትን የሚወክሉ የቦርድ አባላት በጥር 1967 ባደረጉት ስብሰባ በጉዳዩ ላይ ከመግባባት ደርሰው ነበር። አዲስ ስምምነት ለማድረግም እንዲያመቻቸው የሁለቱ መንግስታት ከፍተኛ ባለስልጣናት (በኢትዮጵያ በኩል የውጭ ጉዳይ ሚኒስትሩ አቶ ክፍሌ ወዳጅ) የሚገኙበትና የጅቡቲ የውስጥ አስተዳደር ምክር ቤት ፕሬዚደንት የተካተቱበት ባለ ሙሉ ሥልጣን እንደራሴዎች እንዲሾሙ ተደረገ። ረቂቅ ስምምነት ተዘጋጅቶም ለውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ተላከ።

ዋነኛ የማሻሻያ ሃሳቦች የነበሩት የጅቡቲ የውስጥ አስተዳደር ፕሬዚደንት በስምምነቱ ተካፋይ እንዲሆኑ፤ የኢትዮጵያና የፈረንሳይ መንግስታት በየዓመቱ ለኩባንያው የሚሰጡት ብድር በ1952ቱ ስምምነት ከተወሰነው 600,000 የአሜሪካን ዶላር ተቀንሶ 300,000 ዶላር እንዲሆን፤ እና በ1952 ስምምነት የኢትዮጵያና የፈረንሳይ መንግስታት የምድር ባቡር መስመር የሚያልፍባቸው ክፍሎች ውስጥ ለኩባንያው ተወዳዳሪ የሚሆን መሥመር ለመዘርጋት ፈቃድ አይሰጡም የሚለው አንቀፅ እንዲሰረዝ የሚሉት ነበሩ።

ረቂቅ ስምምነቱን የገመገሙት የሚኒስቴሩ የህግ ባለሙያ በመሠረታዊ ነጥቦቹ ላይ ተቃውሞ አነሱ። እነዚህም ሀ) የአፋርና የኢሳ ግዛት ወኪል በሚሻሻለው ስምምነት ግዛቱ ነፃ መንግስት ባለመሆኑ የኢንተርናሽናል ግዴታ ሊገባ አይችልም። በስምምነቱም ተካፋይ እንዲሆን ቢደረግ ስለስምምነቱ መሠረታዊ የሆነ ክርክር እንዲያነሱ ለነዚህ ክፍሎች እድል ሰጥቶ ያልታሰበ በር መክፈት ይሆናል። ይልቁንስ ግዛቱ ወደፊት ነፃ በሚወጣበት ጊዜ ከፈረንሳይ መንግስት ጋር የተፈረመ እና የሚፈረመ ስምምነቶችን የመውረስ ግዴታ ይኖርበታል። ስለዚህ በዚህ ወቅት የግዛቱ ተወካይ በታሰበው ስምምነት የመካፈል ህጋዊ መብቱን አጠያያቂነት ከግምት በማስገባት እና ሊፈጠር የሚችለውን ችግር በመፍራት የአፋርና ኢሳ ተወካዮች እንዳይሳተፉ አሳሰበ።

¹³⁴ ዝነ. ከግዓ.።

ለ) የኢትዮጵያና የፈረንሳይ መንግስታት ለኩባንያው በያንዳንዱ የሥራ ዘመን የሚሰጡት ብድር ቢበዛ የሚከፍሉትን የብድር ጣሪያ ስልጣን መለክት የገንዘብ መጠን መቀነስ አስፈላጊ አይደለም። ሐ) የኢትዮጵያና የፈረንሳይ መንግስታት ከምድር ባቡር መስመር ተወዳዳሪ የሚሆን ሌላ ማናቸውም ሥራ እንዲሰራ ፈቃድ እንዳይሰጡ የገቡት ግዴታ መሠረዙ እንደዚህ ተቀባይነት አላገኘም። ለዚህ የተሰጠው ምክንያት “የፈረንሳይ ጥቅም በኢትዮጵያ እንዳይነካ ማድረግ የኢትዮጵያ ዐቢይ የፖሊሲ ዓላማ” በመሆኑ ነው። ይልቅም ከውጭ ጉዳይ የህግ ባለሙያዎች የቀረበው መከራከሪያ እንደሚያመለክተው የማሻሻያ ስምምነት ማድረግ በ1952 ውል የኢትዮጵያን ጥቅም በሚጠብቁ አንቀጾች (ለምሳሌ የነፃ ወደብና የመተላለፍ፣ መብት) አተገባበር ዙሪያ መሠረታዊ የሆነ ክርክር ሊያስነሳ ይችላል። ስለዚህ የ1952 ስምምነት ተሻሽሎ አዲስ ስምምነት ከመፈራረም ይልቅ በስምምነቱ እንዲገቡ የታሰቡ ማሻሻያዎች ብቻ ተለይተው በማሻሻያ ፕሮቶኮል መልክ እንዲፈረሙ ማድረግ ለኢትዮጵያ የሚሰጠውን መቀሜታ ያሳያል። ይህ መሆኑ ደግሞ የ1952 ስምምነት በመሠረቱ ተጠብቆና ተከብሮ እንዲቆይ አንደሚያደርግ ተብራራ።¹³⁵

ከጅቡቲ ነፃነት በፊት ለማድረግ ታቅዶ የነበረው የማሻሻያ ስምምነት ካለመሰጠቱም በላይ፤ የግዛቱ ነፃነት እየተቃረበ ሲመጣ የደርግ ባለሥልጣናት አዲሲቷ አገር የ1952 ውልን ስለመቀበሏ የነበራቸው ተስፋ እየተመናመነ መጣ። የፈረንሳይ መንግስትም በምድር ባቡር ኩባንያ ውስጥ ከነበረው ተሳትፎ የመንሸራተት አዝማሚያን ማንፀባረቅ ጀመረ። በጥቅምት 1969 የፈረንሳይ ባለሥልጣናት በምድር ባቡር ኩባንያው ዙሪያ ከኢትዮጵያ ጋር ለመነጋገር ፍላጎታቸውን ገለጹ። ከጅቡቲ ነፃነት በኋላም

¹³⁵ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 13፤ በቀለ ገለታ (የፈረንሳይና የኢትዮጵያ የምድር ባቡር ኩባንያ ተ/ዋና ሥራ አስኪያጅ) ለጌታቸው ክብረት (ውጉሚ በምክትል ሚኒስትር ማዕረግ ቋሚ ተጠሪ)፣ ሰኔ 20፣ 1967

ኢትዮጵያ ከሐሰን ጉሌድ መንግስት ጋር አዲስ ስምምነት መፈራረም እንደሚጠበቅባትም ፍንጭ ሰጡ። ፈረንሳይም ከሁለቱ አገሮች ጋር በተናጠልም ይሁን በጋራ ለመተባበር እንዲሁም የምትጠየቀውን እርዳታና ትብብር ለማድረግ መዘጋጀቷ ተነገረ። በኢትዮጵያ በኩልም የምድር ባቡርን በተመለከተ አዲስ የጅቡቲ መንግስት በ1952 የተፈረመውን ስምምነት መቀበል አለመቀበሉ በሃይት የሚታይ መሆኑን አመልክቶ እስከዚያው ድረስ ግን ይህ ውል ጸንቶ እንደሚቆይ ተገለፀ።¹³⁶

በጅቡቲ የነፃነት ዋዜማ ግንቦት 24፣ 1969 የሶማሊያ ሰርጎ ገቦች ባደረሱት ጥቃት የምድር ባቡር አገልግሎት መቋረጥ በኩባንያው ህልውና ላይ የበኩሉን ጫና አሳደረ። በቅርቡ ነፃነት የሚጎናጸፉት ጅቡቲያውያንም በምድር ባቡር ዙሪያ አዲስ አቋም ማራመድ ጀመሩ። የጅቡቲ ዋነኛው መከራከሪያ የ1952 ስምምነት የተደረገው ከፈረንሳይ መንግስት ጋር ስለነበርና ፈረንሳይም ከሰኔ 20፣ 1969 ጀምሮ በጅቡቲ ላይ የግዛት ሥልጣን ስለሌላት ስምምነቱ ከዚህ ቀን ጀምሮ ቀሪ ይሆናል። የአዲሱ አገር መሪዎች ኢትዮጵያና ጅቡቲ ሌላ ስምምነት መፈራረም ይኖርባቸዋል የሚል አቋም ያዙ።

የደርግ ባለሥልጣናት ጅቡቲ የ1952 ስምምነትን ለመቀበል የሚያስገድዳት ነገር እንደሌለ ማመናቸው እና ለአዲስ ስምምነት መዘጋጀታቸው በአብዛኛው ጅቡቲን ከሶማሊያ ጎራ ለመነጠል ያለመ የፖለቲካ ውሳኔ እንደሆነ መገመት አያዳግትም። በወቅቱ ኢትዮጵያና ሶማሊያ ባካሄዱት ጦርነት ጅቡቲ ወደ ሶማሊያ ያጋደለ ፖሊሲ ትኩረት እንደነበርና በብዙ መንገድ የኢትዮጵያን ጥቅም የሚባረሩ እርምጃዎችን ትወስድ እንደነበር ማስታወስ ተገቢ ነው።

¹³⁶ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 13፤ ጌታቸው ክብረት (ውጉሚ ቋሚ ተጠሪ) ለአምባሳደር ኃይሉ ወልደጊዮርጊስ (ፓሪስ)፣ ጥቅምት 15፣ 1969፤ አምባሳደር ኃይሉ ወልደጊዮርጊስ ለጌታቸው ክብረት፣ ጥቅምት 26፣ 1969፤ ኮ/ል ዶ/ር ፈለቀ ጊድሰጊዮርጊስ (ፊጭ ጉዳይ ሚኒስትር) ለዮሴፍ አህመድ (ትራንስፖርትና መገናኛ ሚኒስትር)፣ ሚያዝያ 13፣ 1969

የባቡር መሥመሩ ከተቋረጠበት ቀን አንስቶ እስከ መስከረም 1970 ባሉት ወራት ከባንያው የነበረውን ገንዘብ እና የድርጅቱ ቦርድ በፓሪስ ተሰብስቦ (ሐምሌ 1969) የፈቀደውን 2 ሚሊዮን ብር የአሸርድራፍት ብድር አሟጦ በመጠቀሙ ባዶ ካዝና ይዞ ለመቀመጥ ተገደደ። ከባንያው ሥራውን በአስቸኳይ ካልጀመረም ለሠራተኞቹ ደመወዝ ለመክፈል የማይችልበት ደረጃ ላይ ደረሰ። የዚህ ዓይነት ችግር በሚያጋጥምበት ጊዜ የከባንያው ቦርድ ተሰብስቦ ውሳኔና መመሪያ ማስተላለፍ ይችል ነበር። ሆኖም የጅቡቲ ነፃነት ተከትሎ በተነሳው የከባንያው የባለቤትነት ውዝግብ ምክንያት ቦርዱ ሳይሰበሰብ ቀረ።

በግንቦት ወር 1969 የጅቡቲው ፕሬዚደንት ለሊቀ መንበር መንግስቱ በጻፉት ደብዳቤ የኢትዮጵያ መንግስት ከጅቡቲ ጋር አዲስ ስምምነት ለመፈራረም ዝግጁ ከሆነ ድርድሩ እስካለቀ ድረስ የነበረው ሁኔታ እንዲቀጥል የሚስማሙ መሆናቸውን ገልጸው ነበር። ኢትዮጵያም አዲስ ስምምነት ለመደራደር ዝግጁ መሆኗን እና እስከዚያው ድረስ ፕሬዚደንቱ ባቀረቡት ሃሳብ እንደምትስማማ ገለጸች።¹³⁷

በዚህ መንፈስ በመመራት አስቸኳይ የቦርድ ስብሰባ ለማድረግ እንዲቻል ጅቡቲ በበኩሏ የቦርድ አባሎቿን እንድትመርጥ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር በሐምሌ 1969 ለጅቡቲ መንግስት ደብዳቤ ጻፈ። የጅቡቲ መንግስት ግን የተፈጠሩትን ችግሮች አጥንቶ በጋራ መፍትሄ የመፈለጉን አስፈላጊነት በቀበልም ቀደም ሲል ፕሬዚደንት ጉሌድ አቅርበውት የነበረውን ሃሳብ የሚቃረን አጀንዳ ይዞ ቀረበ። ከነዚህ ዋነኞቹ የ1952 ስምምነት በጅቡቲ በኩል ተቀባይነት ስለሌለው ለደረግ ለታቀደው የቦርድ ስብሰባ ሕጋዊ አቋም አለመኖሩ፣ የሁለቱ መንግስታት የጋራ ንብረት የሆነ አዲስ ከባንያ ለማቋቋም

¹³⁷ ዝኒ ከማሁ፤ ሻለቃ ዳዊት ወልደገዮርጊስ (ውገሚ ቋሚ ተጠሪ) ለኃይለ-ደመኑ (በሚኒስትሮች ምክር ቤት ተቀዳሚ ሚኒስትር)፣ መስከረም 12፣ 1970

ፍላጎት እንዳላቸው፤ “የምድር ባቡር ጊዜያዊ የቦርድ ስብሰባ” ተብሎ መሰየም ባለበት ጉባኤ ለመሳተፍ ፈቃደኞች እንደሆኑ፤ እና በጊዜያዊ ስብሰባው የፈረንሳይ ግለሰብ ባለሀብቶች መሳተፍ እንደሌለባቸው የሚገልጹት ነበሩ።

የምድር ባቡር ከባንያው የገጠመውን አጠቃላይ ችግር ለመመርመር የተቋቋመው ኮሚቴ ባቀረበው ሪፖርት እንደተገለጸው ለሚቀጥሉት ስድስት ወራት ለሠራተኞች ደመወዝና ለጠረታ አበል ብቻ 6,221,206 ብር ያስፈልጋል። ለነዳጅ፣ አስፈላጊ ለሆኑ መለዋወጫዎችና ለሌሎች ልዩ ልዩ ወጪዎች ተጨማሪ 2,461,050 ብር እንደሚያስፈልግ ተገመተ። የጅቡቲ መንግስትን አቋም በመመርመርም ኮሚቴው ባቀረበው የውሳኔ ሃሳብ “ጊዜያዊ የቦርድ ስብሰባ” ማድረጉ ለዚሁ ቦርድ ሁለቱ መንግስታት በስምምነት የተለየ ሥልጣን ካልሰጡ በስተቀር ቦርዱ ሕጋዊ አቋም እንደማይኖረው አሳሰበ። የኢትዮጵያ መንግስትም “የጊዜያዊ ቦርድ” ሃሳብን መቀበል እንደሌለበት ተከራክረ። ለዚህም የቀረበው ምክንያት ይህን ማድረጉ የ1952 ስምምነትን ፈቅዶ እንደማፍረስ ስለሚያስቆጥር ነው።

በተለዋጩ ግን የሚከተሉትን ዋና ዋና ነጥቦች ያዘለ መልስ ለጅቡቲ መንግስት ለመላክ ታቀደ። እነሱም ሀ) ኢትዮጵያ አዲስ ስምምነት ለመፈራረም ዝግጁ መሆኗን እና ድርድሩን ጅቡቲዎች በጠቀሱት ጊዜ (መስከረም ወይም ጥቅምት 1970) ለመጀመር መዘጋጀቷን፤ ፕሬዚደንት ጉሌድ አስቀድሞ በላኩት ደብዳቤ መሠረትም አዲስ ስምምነት እስከተፈረመ ድረስ የ1952 ስምምነት ሥራ ላይ እንዲቆይ፣ ጊዜያዊ የቦርድ አባሎች እንዲመረጡና ጊዜያዊ አስቸኳይ የቦርድ ስብሰባ እንዲደረግ፤ በቀረበው ሃሳብ የሚስማሙ ከሆነ “በጊዜያዊ ቦርድ ስብሰባው” የፈረንሳይ የግል ባለአክሲዮኖች ጉዳይ በአዲስ ስምምነት ውሳኔ እስኪያገኝ በስብሰባው ባይካፈሉ የኢትዮጵያ መንግስት የማይቃወም መሆኑን፤ እና ይህ ሃሳብ ተደግፎ እስከ ኢ.ኤ.አ. ጥቅምት 20፣ 1977 (ጥቅምት 1970) የቦርድ ስብሰባ ካልተደረገ ለሚፈጠረው አስቸጋሪ ሁኔታ የኢትዮጵያ መንግስት የበኩሉን መፍትሄ ለመፈለግ የሚገደድ መሆኑን ማሳወቅ ናቸው።

የጅቡቲ መንግስት የቀረበውን ሃሳብ ከተቀበለና የቦርድ ስብሰባው ከተደረገ በሚል ለኢትዮጵያ የቦርድ አባላት መመሪያ ተላለፈ። በዚህም መሠረት የኩባንያውን የጥሬ ገንዘብ እጥረት ለመሸፈን ቀደም ሲል ከተፈቀደው በተጨማሪ እስከ 6 ሚሊዮን ብር የአብድራፍት ብድር በሁለቱ መንግስታት ዋስትና ከኢትዮጵያና ከጅቡቲ ባንኮች ለመበደር እንዲቻል ለኩባንያው ስልጣን ለመስጠት የሚያስችል አቋም እንዲኖራቸው ሐሳብ ቀረበ። በተጨማሪም 6ቱ ሚሊዮን ብር ለደመወዝ ተከፍሎ እስካለቀ ድረስ የጊዜው ሁኔታ ካልተረጋጋ ጊዜያዊ ቦርዱ እንደገና ተሰብስቦ በመወያየት ሌላ ዘዴ እንዲፈልግ ተወሰነ። የጅቡቲ መንግስት የቀረበውን ሃሳብ ካልተቀበለ ከኢትዮጵያ ጋር ሊኖረው የሚችለው ወዳጅነት በጣም አጠራጣሪ ስለሚሆን የኢትዮጵያ መንግስት የሚከተሉትን እርምጃዎች እንዲወስድ ታሰበ። አንደኛው እቅድ አስፈላጊ የሆኑትን ብቻ በማስቀረት የኩባንያውን ሠራተኞች በሌላ ሥራ ማሰማራት ሲሆን ሁለተኛው እስከዚያው ድረስ መንግስት የኢትዮጵያውያንን ደመወዝ ለመክፈል እንደሚገደድ ያሳስባል።¹³⁸

የኮሚቴውን አስተያየት በመከተል የሚኒስትሮች ምክር ቤት መስከረም 15፣ 1970 ባደረገው ስብሰባ ስለ ኢትዮጵያና ፈረንሳይ ምድር ባቡር ኩባንያ ተነጋግሮ ውሳኔ ሰጠ። ውሳኔው ከላይ የተዘረዘሩትን የኮሚቴውን ማሳሰቢያዎች ከማጽደቅ ባሻገር ሦስት መሠረታዊ ነጥቦች ትኩረት እንዲሰጣቸው አሳሰበ። የ1952 ስምምነት ለኢትዮጵያ መሠረታዊ የሆኑና ዘላቂነት ያላቸው መብቶች የሚለጥ እንደመሆኑ እነዚህን ህጋዊ መብቶች በማናቸውም ሁኔታ መጠበቅና ማስከበር ተገቢ መሆኑን፣ በኢትዮጵያ በኩል ለዚህ ስምምነት መፍረስ በምክንያትነት የሚያስጠቅስ ሁኔታ እንዳይፈጠር ጥንቃቄ ማድረግ እንደሚገባ፣ እና ለጅቡቲ መንግስት የሚጻፈው የመልስ ደብዳቤ እነዚህን ሁኔታዎች በሚገባ የሚገልጽ መሆን እንዳለበት መመሪያ ተላለፈ።

138 ዝሊ ከማሁ

ለሚኒስትሮቹ ጉባኤ ለጅቡቲ የሚላከው ደብዳቤ ረቂቅ በንባብ ከተሰማ በኋላም በተደረገው ውይይት ደብዳቤው ስለ “የምድር ባቡር ጊዜያዊ የቦርድ ስብሰባ” እንደዚሁም የፈረንሳይ ግለሰብ ባለሀብቶችን ጉዳይ የማይጠቅስና አስቸኳይ መልስን የሚጠይቅ ሆኖ እንዲዘጋጅ፣ ኢትዮጵያ ከኮሎኒያሊስት መንግስት ጋር የተደረገውን የ1952 ስምምነት ከነፃይቱ ጅቡቲ ጋር ለመፈራረም ዝግጁ መሆንን የሚገልጽና እስከዚያው ግን የ1952 ስምምነት እንደጸና የሚቆይ ስለመሆኑ ፕሬዚደንት ጉሌድና ሊቀ መንበር መንግስቱ በተጻጻፉት ደብዳቤዎች የተደረሰውን መግባባት የሚያንፀባርቅ ተደርጎ እንዲዘጋጅ ታላላቅ ለውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ተሰጠ።¹³⁹

በአጠቃላይ ሁለቱ መንግስታት የምድር ባቡር ኩባንያውን በተመለከተ ያራምዱት የነበረው አቋም ሲነጻጸር ጅቡቲ ነፃ ከወጣችበት ጊዜ ጀምሮ የ1952ቱ ስምምነት እንዳከተመና ተፈጻሚነት እንደሌለው ስትቆጥር፣ የኢትዮጵያ አቋም ግን ሁለቱ መንግስታት እንደገና ድርድር (renegotiate) አድርገው አዲስ ስምምነት እስኪፈራረሙ ድረስ የ1952 ስምምነት ተፈጻሚነት ይኖረዋል የሚል ነበር። በሃይት በተደረጉ ድርድሮች ሁለቱ መንግስታት የምድር ባቡርን እና ሌሎችንም የመገናኛ ዘርፎች (መንገድ፣ የአየር ትራንስፖርት ወዘተ) ያካተተ የትራንስፖርት ስምምነት ለማድረግ ከመግባባት ላይ ደረሱ። የየራሳቸውንም ረቂቅ ስምምነት በማዘጋጀት ለውይይት አቀረቡ። የኢትዮጵያ የሚኒስትሮች ምክር ቤት በጥር 19፣ 1972 ባስተላለፈው መመሪያ መሠረትም አንድ ከፍተኛ የኢክስፐርቶች ኮሚቴ ተቋቁሞ የጋራ ስምምነቱን እንዲመረምር ተደረገ።¹⁴⁰

139 ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 13፣ የሚኒስትሮች ምክር ቤት ውሳኔ፡ መስከረም 15፣ 1970

140 ውጉሚ፡- ኢጋድ 2፣ ትራንስፖርትን በሚመለከት በኢትዮጵያና በጅቡቲ መካከል ስለሚደረጉ ስምምነቶች የተዘጋጀ ጥናት፡ መጋቢት 1972። የቴክኒክ ኮሚቴው በአቶ ጌታቸው ክብረት የበላይ መሪነት ከትራንስፖርትና መገናኛ፣ ከውጭ ጉዳይ እና ከአገር አፅፋዳዪ ሚኒስቴሮች የተወጣጡ ከፍተኛ ባለሙያዎችን ያካተተ ነበር።

የባለሙያዎቹ ቡድን የቀረቡለትን ረቂቅ ስምምነቶች ከመመርመሩ በፊት ከዓለም አቀፍ ህግ አንጻር በምድር ባቡሩ ላይ የኢትዮጵያን መብቶች ለመተንተን ሙከራ አድርጓል። ቡድኑ ጅቡቲ የ1952 ስምምነትን በተመለከተ የያዘችውን አቋም ኢትዮጵያ የማትቀበልበትን ሦስት መሠረታዊ ምክንያቶች በመዘርዘር ይከራከራል። እነዚህም ሀ) ኢትዮጵያ በጅቡቲ ላይ ያላት የመተላለፍና በጅቡቲ ወደብም በነፃ የመጠቀም ቋሚ መብቶች ከ1952ቱ ስምምነት በፊትም ለረጅም ጊዜ የነበሩ መብቶች (established rights) በመሆናቸው የጅቡቲ መንግስት የፈረንሳይን መንግስት በመተካቱ ምክንያት ብቻ ቀሪ ሊሆኑ አይችሉም። ለ) የ1952 ስምምነት እነዚህን መብቶች ያረጋገጠ ስልጣን በቆየው ልማዳዊ ሕግም (customary international law) ሆነ በዘመናዊው (conventional) የዓለም ሕግ መሠረት ቀሪ የማይሆንና የአንድ አገር መንግስት በሌላ ቤተካም (state succession) ተተኪው መንግስት ሊወርሰው የሚገባ ዓይነት ስምምነት ነው።

በተለይ በዘመናዊው የዓለም አቀፍ ህግ (ኢትዮጵያ የተሳተፈችበትና በአዕንኦት የተከራከረችበት የ1977ቱ የሲ.የና ስምምነት - The Vienna Convention on Succession of States in Respect of Treaties) አንድ አገር በሌላ በመተካቱ ምክንያት ቀሪ የማይሆኑ ሁለት ስምምነቶች ለዚህ ክርክር መሠረት እንደሚሆኑ ኮሚቴው አስረግጦ ይከራከራል። እነሱም የወሰን ስምምነቶች እና አንድ አገር በሌላ አገር ግዛት ላይ ያለውን የመጠቀም መብቶች የተመለከቱ ናቸው። የኋለኛው ክፍል በወንዞች ላይ የመተላለፍ መብትን፣ የባቡር ሐዲዶችን፣ ዓሣ ማጠመድን፣ በጠቅላላው በየብስና በባህር ላይ የሚደረግ መተላለፍንና የነፃ ወደብ መብትን የሚመለከቱ ናቸው። በተለይ የመተላለፍ መብት (transit right) እና ነፃ ወደብን የሚመለከቱ ስምምነቶች ከወሰን ስምምነት ሌላ ተደጋግመው የሚጠቀሱ (localized ወይም dispositive) ስምምነቶች እንደሆኑ ተብራርቷል።

ሐ) ጅቡቲ በፈረንሳይ ቦታ የተተካ በመሆኑ ብቻ የ1952 ስምምነት ቀሪ ነው የሚለውን አቋም ኢትዮጵያ ብትቀበል በሌሎች ተመሳሳይ ስምምነቶች ላይ አገሪቱ ያላትን አቋም የሚለውጥ መስሎ ሊታይ ይችላል። ይህን ማድረግ በሌሎች ተዛማጅ ስምምነቶች ዙሪያ ከሚኖረው አሉታዊ እንደምታ አንጻር ኢትዮጵያ የጅቡቲን አቋም መቀበል እንደማይኖርባት ከመግባባት ተደረሰ። የኤክስፐርት ኮሚቴው ባቀረበው ሪፖርት እንደገለጸው እነዚህን ነጥቦች በማይነካ መልኩ ኢትዮጵያ ከጅቡቲ ጋር እንደገና ለመደራደር ፍቃደኛ ልትሆን ትችላለች። የሚደረገው ስምምነት የግድ በቅርጹም ሆነ በይዘቱ ከ1952ቱ ስምምነት ጋር አንድ ዓይነት መሆን ባይኖርበትም የኢትዮጵያን ቋሚ መብቶች እንደገና የሚያረጋግጥ እንዲሆን ከመግባባት ተደረሰ።

ኮሚቴው በጅቡቲ በኩል የቀረበውን ረቂቅ የትራንስፖርት ስምምነት በተለይም የምድር ባቡሩን ክፍል በጥልቀት ከመረመረ በኋላ የኢትዮጵያን ዋና ዋና የመደራደሪያ ነጥቦች የያዘ ረቂቅ አዘጋጀ። ረቂቅ ውሉ የ1952 ስምምነትን ስለማሻሻል የሚያትትና ከጅቡቲ ነፃነት መቀዳጀት ጋር የተያያዙ ተጨባጭ ሁኔታዎችን ከግንዛቤ ያስገባ እንደሆነ ተብራራ። ጅቡቲም የ1952ቱ ስምምነት ለኢትዮጵያ የሰጣቸውን የመተላለፍና የነፃ ወደብ መብት እንድታከብር በኢትዮጵያ በኩል የቀረበው ረቂቅ ያስገድዳል። እንዲሁም ሁለቱ ወገኖች በወደብ፣ መንገድ፣ ባቡርና አውሮፕላን ማረፊያ አጠቃቀምና በነዳጅ፣ በኤሌክትሪክ ኃይል፣ መብራትና ውሃ ጭምር በማግኘት በኩል ለየገርቻቸው ተወላጆች የሚደረገውን የቀደምትነት መብትና የብልጫ አስተያየት (national treatment) አንዱ ለሌላው ያረጋግጣል።

የኢትዮጵያው ረቂቅ እንደሚገልጸው የጦር መሣሪያዎችን፣ ፈንጂዎችንና ሌሎች ለሕዝብ ጤና አደገኛ ሊሆኑ የሚችሉ ነገሮችን አንዱ አገር በሌላው አገር ግዛት ላይ ለማስተላለፍ ሲፈልግ በቅድሚያ በዲፕሎማቲክ መንገድ ማስታወቅ ያስፈልጋል። ወታደሮችን ለማንጓዝ ግን በቅድሚያ ፈቃድ ያስፈልጋል። ጅቡቲ በኩል የቀረበው ረቂቅ ግን

ለመሃሪያዎችም ሆነ ለወታደሮች በቅድሚያ ፈቃድ ያስፈልጋል የሚል ነበር። በስተመጨረሻም ረቂቅ ስምምነቱ የጅቡቲን ዓለም አቀፋዊ ንግድ (international neutrality) የማይነካና ሁለቱ ወገኖች አንዱ በሌላው ላይ ብቻውንም ሆነ ከሌሎች አገሮች ጋር በመተባበር ወረራ ወይም ሌላ የጠላትነት አድራጎት ከመፈጸም ስለመቆጠብ በጅቡቲ በኩል የተቀመጠውን ግዴታ የሚያጠቃልል አንቀጽ ተጨመረበት።¹⁴¹

የአጠቃላይ የትራንስፖርት ውል አካል የሆነ ስለ ኢትዮጵያውያን የምድር ባቡር ኩባንያ የሚያወሳ የስምምነት ረቂቅ በኢኮኖሚክስ ስሜቱው ተዘጋጅቶ ነበር። ይህ የስምምነት ረቂቅ የተዘጋጀው የ1952ቱን ውል መሠረት በማድረግና ከጅቡቲ በኩል ከቀረበው ረቂቅ ጋር በማገናዘብ ሲሆን የሁለቱ አገራት ስምምነት በተቻለ መጠን የኢትዮጵያን ብሔራዊ ጥቅሞች እንዲያስጠብቅ ጥረት ተደርጓል። በ1952 ስምምነት ላይ የተደረገው አንዱና ዋናው ማሻሻያ ኢትዮጵያና ጅቡቲ እያንዳንዳቸው በኩባንያው ውስጥ የሃምሳ በመቶ የይዞታ እኩልነት እንዲኖራቸው መወሰኑ ነው። የሚኒስትሮች ምክር ቤት ግንቦት 17፣ 1970 ባደረገው ስብሰባ “እንደገና ስለሚቋቋመው” ኩባንያ በሰጠው መመሪያ፡

...ስለ ምድር ባቡር ንብረትና አስተዳደር በሚደረገው ንግግር ጅቡቲ ከኢትዮጵያ ጋር 50 % እኩል አክሲዮን እንዲኖራት ኢትዮጵያ በመሠረቱ የምትደግፍ፡ መሆኗን ሆኖም ይህን ለመፈጸም እንዲያስችል የጅቡቲ መንግስት ከፈረንሳይ መንግስት ከሚተላለፍለት የ27% አክሲዮን በላይ በፈረንሳይ የግል ድርጅቶችና ሰዎች እጅ የሚገኘውን 23% አክሲዮን ወደ ራሱ ማዛወር የመንግስቱ ግዴታና ኃላፊነት መሆኑን እንዲያውቅ ይህ ዝውውር ሊፈጸም የሚችልበትን መንገድ መፈለግና በተወሰነ ጊዜ ውስጥ ሥራ ላይ እንዲውል የማድረግ ኃላፊነት እንዳለበት በንግግሩ ወቅት እንዲገለጽለት...

¹⁴¹ ዝኒ ከማዑ፣ ዶ/ር ፈለቀ ገድለጊዮርጊስ ለሚኒስትሮች ምክር ቤት፣ ሐምሌ 15፣ 1972

ተወሰነ። እንዲሁም የጅቡቲ ወገን 50% የአክሲዮን ድርሻ እንዲኖረው ከመስማማት ባሻገር በፈረንሳይ ዜጎች የተያዘውን የ23% የአክሲዮን ድርሻ ለማግኘት የግዛቱ መንግስት በሚወስደው እርምጃ ኢትዮጵያ የመተባበር ግዴታ እንደሌለባት ይጠቁማል።¹⁴²

ከዚህ ጋር የተነሳው ነጥብ ለምን ለጅቡቲ የእኩል ባለመብትነት መብት ሊሰጣት ይገባል የሚለው ነበር። የክርክሩ ማጠንጠኛ የነበረው አብዛኛው የባቡር መስመር በኢትዮጵያ ውስጥ ከመሆኑም በላይ የባቡር እንቅስቃሴ የተመሠረተው ከኢትዮጵያ ከሚገኘው ገቢ መሆኑ ነው። ይህ አየታወቀ የኩባንያው ካርታልና ሌላም ንብረት በሁለቱ መንግስታት በእኩልነት መያዙ ከኢትዮጵያ ይልቅ ለጅቡቲ ይጠቅማል የሚል ክርክር አስነሳ። ሆኖም ለዚህ ውሳኔ በኢኮኖሚክስ ስሜቱው በኩል የተሰጠው ምላሽ እንደሚያመለክተው ሃገሪቱ ከኩባንያው የምታገኛቸው ተዘዋዋሪ ጥቅሞች ከኩባንያው አነስተኛ ትርፍ አንጻር የጅቡቲ 50% ድርሻ መያዝ ኢትዮጵያን እምብዛም አይጎዳም።

ሌላው አጽንኦት የተሰጠው ነጥብ የኩባንያውን ምዘገባ እና ዋና መሥሪያ ቤት የሚመለከተው ነበር። ጅቡቲ ባቀረበችው የስምምነት ረቂቅ እንደተመለከተው በሁለቱ አገሮች መሀከል የሚኖረው የትራንስፖርት ሥርዓት በሦስት ደረጃ ተከፋፍሎ የቀረበ ሲሆን ኢንተርናሽናል ትራንስፖርትን ለመቆጣጠር የሚቋቋመው ቴክኒካል ኤጀንሲ ዋናው መሥሪያ ቤት ጅቡቲ እንደሚሆን ተገልጿል። ኢትዮጵያ የጅቡቲን ሃሳብ ወድቅ ከማድረግም በላይ ተለዋጭ የስምምነት ረቂቅ አቀረበች። የደርግ መንግስት ፍላጎት የነበረው ኩባንያው በኢትዮጵያ ውስጥ እንዲመዘገብና ዋናው መሥሪያ ቤቱም እዲስ አበባ እንዲሆን ነበር። ይህ የተፈለገበት ምክንያት ኩባንያው ዜግነቱን የሚያገኘው በተመዘገበበት አገር ውስጥ በመሆኑ ነው። ‘ዜግነት’ የሚለው ቃል የአንድን አገር ብሔራዊ መብትና ግዴታ

¹⁴² ዝኒ ከማዑ

እንዲሁም ቡብሔራዊ ሕግ መተዳደርን ስለሚያመለክት ባቡርን በሚመለከት የሚነሱ ክርክሮች ከወንጀል ነክ ጉዳዮች በስተቀር ኩባንያው በተመዘገበበት አገር ሕግ (በኢትዮጵያ ሕግ) መዳኘት ይኖርባቸዋል።

በኤክስፐርት ኮሚቴው ግንዛቤ መሠረት ይህ ሃሳብ በጅቡቲ በኩል ተቀባይነት ካገኘ በሁለቱም ግዛቶች የሚነሱት ተመሳሳይ ጉዳዮች (ክሶች) ተመሳሳይ ፍርድ ስለሚያገኙ የተዛባ የፍርድ አሰራርን ለማስወገድ ይቻላል። ነገር ግን የኩባንያው ዋና መሥሪያ ቤት ዜግነቱ በተሰጠበት ወይም ኩባንያው በተመዘገበበት አገር ብቻ ሳይወሰን በሁለተኛው ወገን አገር ውስጥም ሊሆን ይችላል። በኤክስፐርት ኮሚቴው ግምት ጅቡቲ የኢትዮጵያን ሃሳብ ሙሉ ለሙሉ ላትቀበለው ትችላለች። ሆኖም ኩባንያው ኢትዮጵያ ውስጥ እንዲመዘገብ በመስማማት ዋናው መሰሪያ ቤት ጅቡቲ እንዲሆን ወይም ዋናው መሥሪያ ቤት አዲስ አበባ እንዲሆን በመስማማት ኩባንያው ጅቡቲ ውስጥ እንዲመዘገብና የጅቡቲ ዜግነት እንዲኖረው ጅቡቲ ልትጠይቅ ስለሚችል በጉዳዩ ላይ መንግስት አፋጣኝ ውሳኔ እንዲሰጥበት ተጠየቀ።¹⁴³

ሌላኛው አጨቃጫቂ የነበረው አንቀፅ የሞኖፖል መብትን የተመለከተው ነበር። በጅቡቲ በኩል የቀረበው የስምምነት ረቂቅ ሁለቱ መንግስታት የምድር ባቡሩ መስመር በሚያልፍባቸው ክፍሎች ተወዳዳሪ የሚሆን ማንኛውንም ሌላ የሐዲድ መሥመር እንዳይሰሩ የሚከለክል ከ1952 ስምምነት በቀጥታ የተቀዳ ግዴታ እንዲኖር ፈለገ። የኤክስፐርት ኮሚቴው ከኢትዮጵያ ጥቅም አንጻር ይህንን ሃሳብ በሦስት መንገድ ለመተንተን ሙከራ አድርጓል። አንደኛው ከአዲስ አበባ የምድር ባቡሩ በሚያልፍባቸው ክፍሎች ውስጥ የሚዘረጋ ማናቸውም አዲስ መስመር በነዚህ ክፍሎች ውስጥ በማለፉ ብቻ ተወዳዳሪ ስለሚሆን እንዲሰራ ፈቃድ ላይሰጠው ነው። ከአዲስ አበባ ጅቡቲ

¹⁴³ ዝኒ ኮማሁ

ከፍተኛ ትራፊክ በመኖሩ የተነሳ በነዚህ ክፍሎች የሚዘረጋ አዲስ መስመር የቀድሞውን መስመር ገቢ ባይነካም እንኳ ተወዳዳሪ ነው ማለት ነው። ሁለተኛው ከአዲስ አበባ ጅቡቲ ሳይሆን በሌሎች ክፍሎች የሚዘረጋ ማናቸውም መስመር ከጅቡቲ አዲስ አበባ ባለው መስመር ላይ ካለው ትራፊክ ጋር ግንኙነት ቢኖረውም ባይኖረውም በሌሎች ክፍሎች ውስጥ በማለፉ ብቻ ተወዳዳሪ መስመር ነው ሊባል ስለማይችል እንዲሠራ ሊፈቀድላት ይገባል። ስለዚህ ለምሳሌ በኮምቦልቻ በኩል ከአዲስ አበባ አሰብ አዲስ መስመር መዘርጋት ይቻላል ማለት ነው።

እንደ ኮሚቴው አስተያየት ከሁለቱ አማራጮች መካከል ሁለተኛው ትክክል ከሆነ ኢትዮጵያ ወደፊት የባቡር መስመር ለመዘርጋት በሚኖራት ዕቅድ ላይ ምንም ዓይነት ሥጋት አያመጣም። የጅቡቲው ረቂቅ ትክክለኛ መንፈስ አንደኛው አማራጭ ከሆነ ግን ኢትዮጵያ አሁን ባለው ሁኔታ (ከፍተኛ ትራፊክ እስካለ ድረስ) የባቡር መስመር መዘርጋት አትችልም ማለት ነው። በኮሚቴው እምነት የጅቡቲ ፍላጎት የመጀመሪያው አማራጭ ስለሚመስል ይህ አንቀጽ በስምምነቱ ውስጥ ከገባ ኢትዮጵያ ከአሰብ ወደብ ጋር የሚገናኝ ማንኛውንም ዓይነት የባቡር መስመር መዘርጋት ስለማትችል የወደቡን ዕድገት በብርቱ ያሰናክለዋል። በሌላ በኩል ግን የዚህ አንቀጽ መኖር ለጅቡቲ ወደብ ዕድገት ከፍተኛ አስተዋጽኦ የሚያደርግ ስለሆነ ኢትዮጵያ ከ1952ቱ ስምምነት አንቀጽ 11 እና 12 እንዲከበርላት እንደሚችል ሁሉ ጅቡቲም ይህ አንቀጽ በስምምነቱ ውስጥ እንዲሰናድላት መጠየቅ አያጠራጥርም። ስለዚህ የዚህ አንቀጽ በስምምነቱ ውስጥ መሰራር ሙሉ በሙሉ ኢትዮጵያን በመጉዳት ጅቡቲን የሚጠቅም ስለሆነ ጅቡቲም ይህ አንቀጽ በግዴታ መግባት ይኖርበታል ብላ ልትከራከር ስለሚችል ጉዳዩ በመንግስት በኩል ከፍተኛ ትኩረት ሊሰጠው እንደሚገባ ተመለከተ።

ከዚህ አጣብቂኝ ለመውጣት ሦስተኛው አማራጭ በጅቡቲው ረቂቅ የሰፈረው “የምድር ባቡሩ መስመር ከጅቡቲ እስከ አዲስ አበባ በሚያልፍባቸው ክፍሎች ውስጥ ከሁለቱ

መንግስታት አንዱ ለዚህ የምድር ባቡር ተወዳዳሪ የሚሆን መስመር መዘርጋት ቢፈልግ ለኢትዮ-ጅቡቲ ከባንያ የተወሰነ የትራፊክ መጠን ዋስትና መስጠት አለበት” የሚለው አንቀጽ ነው። በዚህም አማራጭ መሠረት ኢትዮጵያ ለከባንያው ከላይ የተጠቀሰውን ዓይነት ዋስትና ከሰጠች ወደ አሰብም ሆነ ወደ ሌላ ወደ ማንኛውም አቅጣጫ መስመር ለመዘርጋት ስለምትችል ይህ አማራጭ ትኩረት እንዲሰጠው ሃሳብ ቀረበ።

የኤክስፐርት ኮሚቴው በጥናት ሪፖርቱ ማጠቃለያ ያቀረበው አስተያየት ይበልጥ ትኩረትን የሚሰብ ነው። የ1952ቱ ስምምነት ዳግማዊ ምንጊዝ በ1889 ለአልፋሬድ ኢልግ ከሰጡት ፈቃድ ጀምሮ በተደረጉ ቁጥራቸው ከአሥር የማያንሱ ውሎችና ማሻሻያዎች የተወሰደ መሆኑን ኮሚቴው ያስረግጣል። እንደ ኮሚቴው አገላለጽ በየጊዜው የተፈጸሙት ውሎች ይዘታ እንደሚያስረዳው እያንዳንዱ ውል ከሚቀድመው ውል ይልቅ የውጭ ዜጎችን ጥቅም እየቀነሰ በዚያው መጠን የኢትዮጵያን ጥቅም፣ ይዘታና ሥልጣን በጉልህ እያዳበረ ሲሄድ ቆይቷል። “ሌላ የሚያመዘን ምክንያት ከሌለ በስተቀር አባቶች የቀደዱትን ፈር በመከተል የኢትዮጵያን ጥቅምና ሥልጣን በበለጠ የማሻሻልና የማጠናከር ኃላፊነት አሉብን” ሲልም አባቱ ያሳስባል።¹⁴⁴

የምድር ባቡር ከባንያውን ድርድር በአፋጣኝ የመጨረሱ እና ከአንድ ስምምነት ላይ የመድረሱ ፍላጎት ከኢትዮጵያ ይልቅ በጅቡቲ መንግስት በኩል የጎላ ነበር። ፕሬዚደንቱን ጨምሮ ሁሉም የጅቡቲ ባለሥልጣናት የስምምነቱን መጠናቀቅ ለሐሰን ጉሌድ ኢትዮጵያን መጎብኘት እንደ ቅድመ ሁኔታ ማስቀመጣቸው የደርግ አመራሮችን ማበሳጨቱ አልቀረም። በሁለቱ መንግስታት ልዑካን መካከል የሚደረገው ንግግር በታህሳሥ 1973 በአዲስ አበባ ቀጣይ ድርድሩም በየካቲት አጋማሽ በጅቡቲ ተካሄደ። የኤክስፐርት ኮሚቴው አባላት በአብዛኛው የኢትዮጵያ ልዑካን ቡድን ውስጥ እንዲካተቱ ተደረገ።¹⁴⁵

¹⁴⁴ ዝነ ከማሁ

በጅቡቲው ድርድር ወቅት አጨቃጫቂ ከነበሩት ነጥቦች መካከል የኢትዮጵያ የቋሚ መብት ጥያቄ፣ የድርጅቱ ዋና ጽ/ቤት መቀመጫና የከባንያውን ኪሣራ (deficit) መውረስ ጉዳዮች ይገኙበታል። በአቶ ጌታቸው ክብረት የሚመራው የኢትዮጵያ ልዑክ ከአዲስ አበባ ሲነሳ የተሰጠው መመሪያ ስለ ቋሚ መብት የሚደረገው ንግግር የ1952 ስምምነት አንቀጽ 11 እና 12 ላይ ብቻ የተመሠረተ እንዲሆን ያዛል። በጅቡቲው ድርድር መሐል ለመንግስት የተላለፈው የአቶ ጌታቸው አስተያየት እንደሚያስረዳው በጅቡቲ በኩል የቀረበው አማራጭ የኢትዮጵያን አቋም የሚያጠናክር ሲሆን የሚከተሉትን ነጥቦች እንደያዘ ተገልጿል፡ ወደ ጅቡቲ ወደብ በነፃ መግባት፣ መውጣትና መተላለፍ፣ እና ይህ የመተላለፍ መብት (transit right) ዘለቂታዊ ባህሪ (permanent character) እንደሚኖረው ጅቡቲ ዋስትና ትሰጣለች።

የድርጅቱ ዋና ጽ/ቤት ጉዳይም ብዙ አከራክሮ ነበር። በኢትዮጵያ በኩል የቀረበው ሃሳብ በመሠረቱ በጊዜው የነበረው ሁኔታ (status quo) እንዲቀጥል ሲሆን ጅቡቲዎች ግን የከባንያው ልዩ ልዩ የሥራ ተቋሞች ሚዛናዊ በሆነ መንገድ በሁለቱ አገሮች መካከል እንዲከፋፈሉ ተከራክሩ። “በድርጅቱ መሠረት ኢትዮጵያ ሁሉንም ነገር ከወሰደችው ለአዝገባችን ምን ጥቅም አስገኘን ልንል ነው” በማለትም ከኢትዮጵያ የአቋም መለሳለስ (concession) ፈለገ። በተለይም ዋናው ጽ/ቤት አዲስ አበባ የሚሆን ከሆነ ድሬዳዋ የሚገኘው የቴክኒክ ድርጅት ወደ ጅቡቲ እንዲዛወር ሲሉ በግልፅ ጠየቁ። የኢትዮጵያ ልዑክ በጊዜው ይህ የማይቻል መሆኑን የገለፀ ቢሆንም ለበላይ አካል ባስተላለፈው ሪፖርት ቢያንስ የከባንያውን አንድ ዝቅተኛ አካል

¹⁴⁵ ውጉሚ፡- ጅቡቲ፡ 51-D3 3፣ አርጋው ካብታሙ (ጅቡቲ) ለጥበቡ በቀለ (ውጉሚ ቋሚ ተጠሪ)፡ ጥቅምት 2፣ 1973። ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፣ ለምባላደር ብርሃኑ ዲንቃ (ጅቡቲ) ለጥበቡ በቀለ ስለ ጅቡቲ የመደራደሪያ ነጥቦች፡ ጥር 14፣ 1973፣ ጥበቡ በቀለ ለአምባላደር ብርሃኑ ዲንቃ - በኢትዮጵያ ልዑካን ዙሪያ፡ የገጠ፡ 14፣ 1973

በጅቡቲ ተቀማጭ ማድረግ ሚዛናዊ እንደሚሆንና የጅቡቲያንን መከፋት ሊያሰላጩ እንደሚችሉ አሳሰቡ።

ከባንያው በየጊዜው ስለሚገጥመው የገንዘብ ኪሣራ ጉዳይም በኢትዮጵያ በኩል የቀረበው የእኩል ተጋሪነት ጥያቄ በጅቡቲ በኩል ተቀባይነት ሊያገኝ አልቻለም። ለተቃውሟቸው ካቀረቧቸው ምክንያቶች መካከል የምድር ባቡሩ መስመር ከሰባት እጁ ስድስቱ በኢትዮጵያ ውስጥ መገኘቱ፤ የሸቀጣ ሸቀጥና የመንገደኛው ትራፊክ ከመቶ ዘጠና በላይ የሚንቀሳቀሰው በኢትዮጵያ ውስጥ መሆኑ፤ ባቡሩን ለማሻሻል ከሚገኘው እርዳታ አሁንም ዘጠና በመቶው ሥራ ላይ የሚውለው ኢትዮጵያ ውስጥ መሆኑ፤ የሥራ ዕድልን በሚመለከት አብላጫው ተቀጣሪና ተጠቃሚዎቹ ኢትዮጵያውያን መሆናቸው ወዘተ ይገኙባቸዋል። ከዚህም የተነሳ የኢትዮጵያ ልዑክ የእኩል ተጠቃሚነት መርህን እንዲቀበሉ ለማድረግ ተቸገረ። በጅቡቲ በኩል ተይዞ የነበረው አቋም የእኩል ተጠቃሚነት መብት ሲታሰብ ሃሳቡን የተቀበሉት የሉዓላዊነት እኩልነትን ለማንፀባረቅ እንጂ የከባንያውን አትራፊነት ታሳቢ በማድረግ እና ትርፍ ለመካፈል ተስፋ ፍርካቸው እንዳልነበር መረዳት ይቻላል።¹⁴⁶

የኢትዮጵያ ተደራዳሪዎች በተለይ ከቋሚ ተጠቃሚነት መብቶች አንጻር ከጅቡቲ የተገኘው ስምምነት የሃገሪቱን ጥቅሞች ለማስጠበቅ የሚያስችሉ እንደሆኑ እምነታቸውን በመግለፅ መንግስት እንዲቀበለው አሳሰቡ። ከአዲስ አበባ የመጣው ምላሽ ግን የድርድሩ ውጤት ቀደም ብሎ አቋም ከተያዘባቸው አካሄዶች የተለየ በመሆኑ ቡድኑ ድርድሩን አቋርጦ እንዲመለስ የሚያዝነበር።

ይህን ውሳኔ በዕኑ ከተቃወሙት መካከል በጅቡቲ የኢትዮጵያ አምባሳደር ይገኙበታል። ተደራዳሪ ቡድኑ በተመለሰበት ቀን (የካቲት 23) ባስተላለፉት ቴሌግራም እንደገለፁት ድርድሩ

¹⁴⁶ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፤ ጌታቸው ክብረት (ጅቡቲ) ለዶ/ር ፈለቀ ገድለጊዮርጊስ፡ የካቲት 18፣ 1973

ከተጀመረ እንስቶ የጅቡቲ መንግስት ከመነሻ አቋሙ በጣም በማፈገፈግ በተለይም የቋሚ መብቶችና አንድ ወጥ ኩባንያን በሚመለከት የኢትዮጵያን ፍላጎት ለማሟላት ከፍተኛ ጥረት ማድረጉን አስታውሰዋል። ኢትዮጵያ አንዳንድ የጅቡቲ ቅድመ ሁኔታዎች ለማቃለል በተለይም ስለ ኪሣራውና ስለ ከባንያው ዘርፎች ክፍፍል ያቀረቧቸውን ጥያቄዎች በአዎንታዊ መልኩ እንደምታጤን በታህሳሱ የአዲስ አበባ ድርድር ወቅት ካሳየችው ፈቃደኝነት ማፈገፈን ጅቡቲዊያንን እንዳስከፋቸው ከድርድሩ መቋረጥ በኋላ ከባለሥልጣናቱ ጋር ያደረጓቸውን ውይይቶች ጠቅሰው አብራርተዋል። የምድር ባቡሩን ስምምነት ለማጠናቀቅ ላለፉት ሦስት ዓመታት ጅቡቲ ካሳየችው ተነሳሽነትና በጎ ፈቃድ አንጻር እድሉን ማበላሸት አግባብ እንዳለሆነ የተከራከሩት አምባሳደሩ ስለ ጉዳዩ በአካል ተገኝተው ለማስረዳት ፈቃድ አስከመጠየቅ ደረሱ።¹⁴⁷

ይህንን ግፊት ተከትሎ ድርድሩ በመጋቢት መጀመሪያ በጅቡቲ ቀጠለ። የምድር ባቡርና የወደብ መብትን በተመለከተ የጅቡቲ መንግስት “ከበሬት ጀምሮ የነበረውን የኢትዮጵያን ቀዳሚ የተጠቃሚነት መብት ይቀበላል” የሚለው የኢትዮጵያ ልቋም ዋነኛው አከራካሪ ነጥብ ሆነ። የጅቡቲ ተደራዳሪዎች la Republique de Djibouti Continu Dereconnaitr የሚለው አቀራረብ ከቀደመው ቅኝ ገዢ (ከፈረንሳይ) ጋር የነበረውን ግንኙነት የሚያስታውስ ከመሆኑም በስተቀር ለኢትዮጵያ የሚሰጠው ተጨማሪ ጥቅም አይኖርም በማለት “የጅቡቲ ሪፐብሊክ ለኢትዮጵያ የተጠቃሚነት መብት ዋስትና ይሰጣል” (la Republique de Djibouti Garantiti D’Ethiopie le Droit) በሚለው አገላለፅ እንዲተካና የልዩ ተጠቃሚነት መብት (extraterritorial right) አለመኖሩን የሚጠቅስ ሀረግ እንዲኖር አበክረው ጠየቁ። የኢትዮጵያ ልዑካን በበኩላቸው ሀገራቸው ከጅቡቲ ጋር የነበራት ግንኙነት በቅኝ ገዢዎች ዘመን ብቻ

¹⁴⁷ ዝነ ከማሁ፤ ዶ/ር ፈለቀ ለጌታቸው ክብረት፡ የካቲት 20፣ 1973። ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 3፤ ልምባሳደር ብርሃኑ ዲንቃ ለዶ/ር ፈለቀ፡ የካቲት 23 እና 24፣ 1973

ሳይሆን ከዚያም በፊትና በኋላ መሆኑን በማስረዳት ተከራክሩ። ሆኖም በጅቡቲ በኩል የነበረውን ስሜት ለመቀየር ሳይቻል ቀረ።

የጅቡቲ ልዑካን በጉዳዩ ላይ ከበላዮቻቸው ለመመካከር በጠየቁት መሠረት ድርድሩ ለሰዓታት ከተቋረጠ በኋላ የጅቡቲ መንግስት የመጨረሻ ማሻሻያ ያደረገበትን አቋም አሳወቀ። ጅቡቲያውያን ከዚህ ያለፈ ማሻሻያ (compromise) ማድረግ የማይችሉ መሆናቸውን ከመግለጻቸውም ባሻገር ይህ በኢትዮጵያ በኩል ተቀባይነትን ካላገኘ ድርድሩ እንደተቋረጠ ተቆጥሮ ሁለት ከባንያ ይቋቋም ወደሚለው የመጀመሪያ ሃሳባቸው ለመመለስ እንደሚገደዱ አሳወቁ።

በአዲሱ ቀመር መሠረት የጅቡቲ ሪፐብሊክ ወደ ግዛቷ ለሚሄዱና ከግዛቷ ለሚመጡ የኢትዮጵያ ንብረቶችና ሽቀጣ ሽቀጦች ቋሚ የመግባትና የመተላለፍ (permanent right of access and transit) መብት እንዲኖራቸው ዋስትና እንደሚሰጥ ያመለክታል። ይህ መብት ኤክስትራ-ቴሪቶሪያልነትን የማይነካ ወይም ከጅቡቲ ለብላዊነት ጋር የማይሳሳር ሆኖ በአንድ ነፃ ወደብ በተለምዶ የሚሰጡ አቅርቦቶችንና አገልግሎቶችን ያጠቃልላል። በዚህም መሠረት ወደ ኢትዮጵያ የሚገቡና ከኢትዮጵያ የሚወጡ እቃዎች ከወደብ ቀረጥ በስተቀር ማንኛውንም የጉምሩክ ግብር፣ ሌላ ግብርና ታክስ አይከፍሉም ማለት ነው። በተጨማሪም እቃዎቹ ለአገሩ (ለጅቡቲ) እቃዎች የሚሰጠው አስተያየት እንደሚደረግላቸውም ተብራርቷል።

በጅቡቲ ማሻሻያ መሠረትም የኢትዮጵያ የንግድ ድርጅቶች ተግባራቸውን ለማከናወን በጅቡቲ ነፃ ወደብ ውስጥ መሬት ጠይቀው ለማግኘት ይችላሉ። የጅቡቲ ድርጅቶች ከጅቡቲ ለሚወጡና ወደ ጅቡቲ ለሚገቡ እቃዎች በኢትዮጵያ ግዛት ውስጥ የማስተላለፍና የጉምሩክ ግዴታ ሳይፈጸምባቸው የማለፊያና የማከማቻ መብት ይኖራቸዋል። ከዚህ በላይ የተገለጹት በተግባር የሚውሉበትን ሁኔታ ለማቃናትም የጅቡቲ መንግስት የተቀበላቸው ተቀማጭነታቸው በጅቡቲ የሚሆን የኢትዮጵያ ተወካዮች እንዲሁም የኢትዮጵያ መንግስት

የተቀበላቸውና ተቀማጭነታቸው አዲስ አበባ የሚሆን የጅቡቲ ተወካዮች የጉምሩክ ፍተሻና የእቃዎችን የተለመደ እንቅስቃሴ ለማቃናት የጉምሩክ ሥራዎችን ያስፈጽማሉ።

ኢትዮጵያ በብርቱ የፈለገችው “እስከ አሁን እንደነበረው” (enjoyed so far) የሚለው ጽንሰ ሃሳብ በጅቡቲ ዘንድ ፍጹም ተቀባይነት አጣ። የጅቡቲ አቋም የኢትዮጵያን ቋሚ መብቶች ለማክበር የመንግስታቸውን ዝግጁነትን የሚገልጽ ሲሆን ሲሰጡት የተዘጋጁት ዋስትና ላለፈው መብት ሳይሆን ለመጨመር ጊዜ እንዲሆን በብርቱ ይሹ ነበር። የኢትዮጵያ ልዑክ ደግሞ የተሰጠው መመሪያ በአመዛኙ የቀደመውን መብት በማስከበር ላይ የሚያጠነጥን በመሆኑ ድርድሩ ሌላ አጣብቂኝ ገጠመው። በተጨማሪም ከባንያው ሊደርስበት ስለሚችለው ኪሣራ ክፍያ ጉዳይ ጅቡቲ ከኪሣራው ከ10 በመቶ በላይ ለመቀበል አቅሚ እንደማይፈቅድና እንደማትፈልግ ማሳወቁም ሌላኛው ያለመግባባት ምንጭ ነበር። የኢትዮጵያ ተደራዳሪዎች እና የኤምባሲው ዲፕሎማቶች ጅቡቲን ከዚህ በላይ መጠየቅ እንደማይቻልና በአፋጣኝ መመሪያ ካልተሰጠ ድርድሩም ሆነ የሁለቱ አገሮች ግንኙነት አደጋ ላይ እንደሆነ ገለጹ።¹⁴⁸

በውጭ ጉዳይ ሚኒስትሩ በኩል ለኢትዮጵያ ተደራዳሪዎች የተላለፈው መመሪያ ግን አሁንም የቀደሙ መብቶችን በማስከበር አስፈላጊነት ላይ ያተኮረ ነበር። መመሪያው የጅቡቲው ድርድር መሠረታዊ መብትን በሚመለከት በኢትዮጵያ ባለሥልጣናት በኩል ስምምነት ከተደረሰባቸው አማራጮች አንዱንም አለማቀፉን፤ የኪሣራ አከፋፈልን በሚመለከትም የከባንያው ህልውና ሁለቱንም አገሮች እንደሚያገለግልና እንደሚጠቅም

148 ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፤ ከጅቡቲ ኤምባሲ ለውጉሚ፡ መጋቢት 1፣ 1973፤ ጌታቸው ክብረት (ጅቡቲ) ለዶ/ር ፈለቀ፡ መጋቢት 1፣ 1973፤ አርጋው ካብታሙ (ጅቡቲ) ለአምባሳደር ብርሃኑ፡ መጋቢት 1፣ 1973

149 ዝኒ ከማሁ፤ ዶ/ር ፈለቀ ለጌታቸው ክብረት (ጅቡቲ)፡ መጋቢት 3፣ 1973

በመገንዘብ የቀረበውን የኢትዮጵያን አቋም ጅቡቲ አለመቀበሏ ስህተት እንደሆነ በአንክሮ ገለፀ። ስለሆነም ቀድሞ ከተወሰነው አቋም መሠረታዊ ለውጥ ማድረግ የሃገሪቱን ጥቅም ሊያስጠብቅ ስለማይችል ከዚህ ቀደም የቀረቡትን አማራጮች በድጋሚ በማቅረብ ለማስረዳት የመጨረሻ ጥረት እንዲደረግ ትእዛዝ ተላለፈ።¹⁴⁹

የዚህ ጽሑፍ አቅራቢ ቀጥተኛ መረጃውን ሊያገኝ ባይችልም በተዘዋዋሪ እንደተረዳው ከላይ የተጠቀሰው የኢትዮጵያ መንግስት ግፊት የተወሰነ ውጤት ማስገኘት ችሏል። የጅቡቲ ባለስልጣናት የ1952 ስምምነት አንቀጽ 11 እና 12 ለኢትዮጵያ የሚሰጣቸውን መብቶች የሚተካ ረቂቅ እንዲሁም ስለ ኪሣራ አከፋፈል ተለዋጭ ሃሳብ በማቅረባቸው ሁለቱ ተደራዳሪዎች ከስምምነት መደረስ ቻሉ። ቋሚ መብትን በሚመለከት የቀረበውን የጅቡቲ የመጨረሻ ሃሳብ የኢትዮጵያ መንግስት ሙሉ በሙሉ የተቀበለው ሲሆን ዋነኛው ተደራዳሪ የስምምነት ፊርማቸውን እንዲያስቀምጡ (initial እንዲያደርጉ) ተፈቀደላቸው። ኪሣራን በሚመለከት ግን ሁለቱን መንግስታት የሚያነጋግረው የገንዘብ ጉዳይ ሳይሆን የባቡሩ ደህንነት እንደሆነ በመግለጽ ጅቡቲያውያን በኢትዮጵያ ሰነድ የማይስማሙ ከሆነ ፕሬዚደንት ጉሌድ ኢትዮጵያን በሚጎበኙበት ወቅት ከሊቀ መንበር መንግስቱ ጋር ተነጋግረው እንዲስማሙ መወሰን ተገለጸ።¹⁵⁰ የጅቡቲው ድርድርም በዚህ መንገድ ተጠናቀቀ። አጠቃላይ የትራንስፖርት ስምምነቱም በፕሬዚደንት ጉሌድ የኢትዮጵያ ጉብኝት ወቅት ተፈረመ።

በስምምነቱ መሠረት ከባንያው የሚተዳደረው ከሁለቱ መንግስታት በእኩል የተወጣጡ 12 የአስተዳደር ምክር ቤት አባላት ሲሆን የሁለቱ አገሮች የትራንስፖርት ሚኒስትሮች የሊቀ መንበርና የምክትል ሊቀ መንበርነቱን ተግባር በየዓመቱ በመቀያየር በዓመት ሁለት ጊዜ በአዲስ አበባና በጅቡቲ

¹⁵⁰ ዝኒ ከማሁ፣ ዶ/ር ፈለቀ ለጌታቸው ክብረት (ጅቡቲ)፡ መጋቢት 5 እና 14፣ 1973

ከተሞች በመገናኘት የድርጅቱን እቅድና በጅቡቲን ያጸድቃሉ፣ ተግባራዊነቱንም ያረጋግጣሉ፣ ውጤቱንም ይቆጣጠራሉ።

የአዲስ አበባ-ጅቡቲ የምድር ባቡር መስመርን የተመለከተው የ1973 ስምምነት በተፈረመበት ወቅት ድርጅቱ ይገኝበት ከነበረው ሁኔታ ለማላቀቅና አገልግሎት መስጠቱን እንዲጀምር ለማድረግ ሁለቱ መንግስታት በጋራ የአውሮፓ የጋራ ገበያን እርዳታ ጠየቁ። በመጀመሪያ ቅድሚያ ሊሰጣቸው የሚገባቸውን አንገብጋቢ ፕሮጀክቶች ለመለየትና የአጭርና የመካከለኛ ጊዜ ፕሮግራም ለመንደፍ አንድ የጣሊያን አጥኚ ቡድን ተመርጦ ባቀረበው ሪፖርት መሠረት 10 ሚሊዮን የአውሮፓ የገንዘብ ዩኒት (ECU) እርዳታ እ.ኤ.አ. በ1981 ተገኘ። በገንዘቡም የቆሙ ሎኮሞቲቮችና ጋሪዎችን ለማንቀሳቀስ የሚያስፈልገውን መለዋወጫ ዕቃ፣ የመንገደኛ ማንንዣ ሊቀሪና፣ የስልክ መሳሪያ እና ልዩ ልዩ የሀዲድ ፍተሻ መሳሪያዎች በመግዛት የከባንያውን እንቅስቃሴ ለማሻሻል ተቻለ። ነገር ግን ከአውሮፓ የጋራ ገበያ የተገኘው እርዳታ የከባንያውን አበይት ችግሮች ሊቀርፍ ባለመቻሉ በተጨማሪ ሁለቱ መንግስታት በጋራ ከፈረንሳይ መንግስት እርዳታ ጠይቀው በአጠቃላይ የ90 ሚሊዮን የአሜሪካ ዶላር እርዳታና ብድር እ.ኤ.አ. በ1983 ተገኝቶ ለድርጅቱ ተጨማሪ መሳሪያዎች ግዢ እንዲውል ተደረገ።

በቅድሚያ በጣሊያን አጥኚ ቡድን የተነደፈውን ፕሮግራም ተግባራዊነት ለማስቀጠል ሁለቱ መንግስታት በድጋሚ የአውሮፓን የጋራ ገበያ እርዳታ በጋራ በመጠየቅ እ.ኤ.አ. በ1985 10 ሚሊዮን ECU በነፃ 5 ሚሊዮን ECU በ1.5% ወለድ ብድር ተገኝቶ የተለያዩ ግዢዎች ተከናወኑ። ከነዚህም መካከል የትራንስፖርት አቅምን ለማሻሻል ልዩ ልዩ ጋሪዎች፣ ያረጀውን ሃዲድ ለመቀየር የሚያስችል የብረት ሀዲድ ከነርብራብ እና የኤሌክትሪክ መጠገኛ መሳሪያዎች ይገኙባቸዋል። ከአዲስ አበባ እስከ ጅቡቲ የተዘረጋው የሃዲድ መስመር በጣም ያረጀና በተሰራበት ወቅት በነበረው የቴክኖሎጂ ኃላፊነት የተነሳ መስመሩ አቀባት፣ ጠመዘማዛና አነስተኛ ኩርባዎች የሚበዙበት ከመሆኑም በላይ የሀዲዱ ክብደት ቀላል በመሆኑ የመሸከም አቅሙ ዝቅተኛ ነበር። በተጨማሪም የሚተላለፍባቸው ድልድዮችና

ፋካዎች ከረጅም አገልግሎት የተነሳ በመዳከማቸው እንደገና በዝርዝር መታየታቸው አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱ በከብንያው የአስተዳደር ምክር ቤት አጠቃላይ የመስመሩ ጥናት እንዲካሄድ በተወሰነው መሠረት ሁለቱ መንግስታት የጣሊያንን መንግስት በጋራ ጠይቀው ወደ 4 ሚሊዮን የአሜሪካን ዶላር እርዳታ በነፃ በመገኘቱ አንድ የጣሊያን ድርጅት ሥራውን በመስከረም 1981 እንዲጀምር ተደረገ።¹⁵¹

በ1980 የሁለቱ መንግስታት የጋራ የሚኒስትሮች መማክርት ጉባኤ በድጋሚ በወሰነው መሠረትም ለአውሮፓ ኢኮኖሚ ኮሚሽን (EEC) እና ለፈረንሳይ መንግስት በጋራ የ400 ሚሊዮን ECU የእርዳታ ጥያቄ ቀረበ። ገንዘቡ በዋገንነት የተፈለገው የባቡር ሐዲዱን ለማደስና ለመጠገን ነበር። የፈረንሳይ መንግስት በተለይ ጥያቄውን ለመቀበል ዝግጁነቱን የገለፀ በሆነም አፈፃፀሙን የሚያሰናክል አክል እንደነበር በኢትዮጵያ ባለሥልጣናት በኩል በሰፊው ታመነ። ይህም በቀደመው ጊዜ ለምድር ባቡር ከብንያው እንዲውል ታስቦ ኢትዮጵያ ከፈረንሳይ መንግስት የወሰደችውን የ54.7 ሚሊዮን የፈረንሳይ ፍራንክ ብድር ሳትከፍል መቅረቷ ነው። የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴርም አዲስ የተጠየቀው የ250 ሚሊዮን ECU ብድር ለማግኘት እንዲቻል የቀደመውን ስለመክፈል ከፈረንሳይ መንግስት ጋር ንግግር መደረግ እንደሚኖርበት አሳሰበ።¹⁵²

ለዚህም ሲባል የኢትዮጵያና ጅቡቲ ምድር ባቡር ከብንያ የአስተዳደር ምክር ቤት ተወካዮች የፈረንሳይ መንግስት ለድርጅቱ

¹⁵¹ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ልዩ ልዩ ስምምነቶች፤ ስለ ኢትዮ-ጅቡቲ የትራንስፖርትና መገናኛ ግንኙነት የቀረበ ማስታወሻ፤ ነሐሴ 1980

¹⁵² ዝሊ ከማሁ፡- ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፤ አምባሳደር አስፋው ለገሰ (ውጉሚ አፍሪካ መምሪያ ኃላፊ) ለእንግዳ ገብረመድህን (ፓሪስ ኢምባሲ ጉዳይ ፈፃሚ) እና አለማየሁ ራህመቶ (ብራስልስ ኢምባሲ ጉዳይ ፈፃሚ)፤ ታህሳሥ 29፤ 1980፤ ብርሃኑ ባየሀ (ውጭ ጉዳይ ሚኒስትር) ለአስገድ ወልደ አማኑኤል (የትራንስፖርትና መገናኛ ሚኒስትር)፤ ሚያዝያ 24፤ 1980፤ ብርሃኑ ባየሀ ለሚኒስትሮች ምክር ቤት፤ ሰኔ 24፤ 1980

አበድሮት የነበረውን ገንዘብና ልዩ ልዩ ዕዳዎች እንዲሰርዝ በመስከረም 1981 በፓሪስ ንግግር አድርገው ነበር። እንዲሰረዝ የተጠየቀው የዕዳ መጠን እስከ መስከረም 1980 ድረስ ወደ 13.5 ሚሊዮን የአሜሪካን ዶላር ይጠጋል። ከሱብሰባው መልስ ኮሚቴው ባቀረበው ሪፖርት ላይ እንደተመለከተው የፈረንሳይ ወገን ድርድሩ የሚመለከተው የመንግስት ድርጅቶችን ዕዳ እንጂ የግል ድርጅቶችን የማይመለከት መሆኑን በመግለጽ በቀጥታ ከመንግስት ካዝና ወጪ ተደርገው የተሰጡ ብድሮች፣ ለኢትዮጵያና ፈረንሳይ የምድር ባቡር ከብንያ ጠረጠኞች እስከ መስከረም 1980 የተከፈለ የጠረጠኞች አበል ዕዳ ለመሰረዝና ለወደፊትም ለጠረጠኞች የሚከፈለውን ሂሣብ ለመቻል ተስማማ። ይህ ከጠቅላላ ዕዳው ውስጥ 6.287.023 የአሜሪካን ዶላርን ብቻ ይሸፍናል። ቀሪው ዕዳ ግን ከነወለዱ እንዲከፈለው የፈረንሳይ መንግስት ጠየቀ።

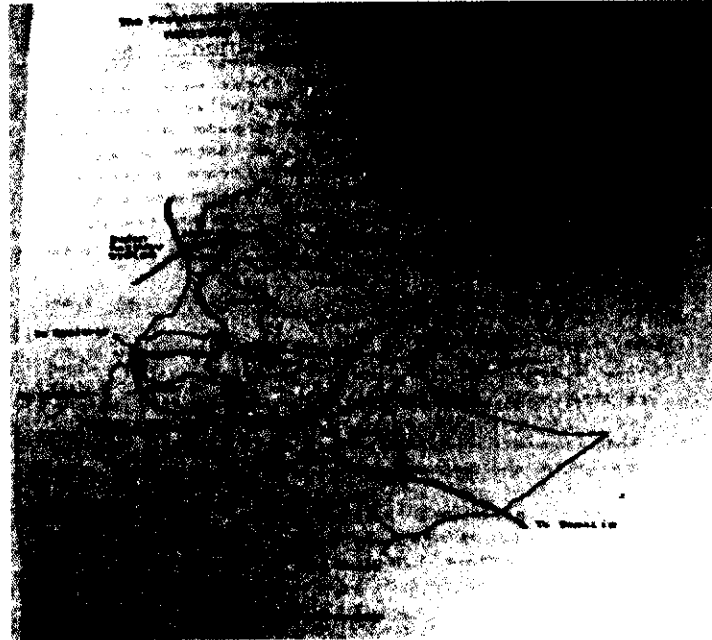
የምድር ባቡር ኮሚቴው በበኩሉ የዕዳ ሰነዶቹ ሁሉም እ.ኤ.አ. ከ1958 በፊት የተገቡ በመሆናቸው በፈረንሳይና በኢትዮጵያ መንግስት መካከል በ1952 (እ.ኤ.አ. 1959) በተፈረመው ስምምነት አንቀጽ 4 መሠረት ዋስትናው የፈረንሳይ መንግስት ብቻ መሆኑን፣ የአቅራቢዎችን ዕዳ በሚመለከት የፈረንሳይ የውጭ ንግድ ኢንሹራንስ የመድን አረቦን የተገባለት ሆኖ ድርጅቱ ለመክፈል ባለመቻሉ የመድን ድርጅቱ ኃላፊነቱን በመወጣት የከፈለ ስለሆነ እንደገና የሚጠየቅበት መንገድ አለመኖሩን፣ የከብንያው አዲሶቹ ባለንብረቶች (ኢትዮጵያና ጅቡቲ) ከደሀ አገራት መካከል በመሆናቸው ድርጅቱ የተጠቀሱትን ዕዳዎች ለመክፈል አቅም እንደሌለው በመግለጽ ዕዳው በጠቅላላው እንዲሰረዝ ያቀረበው ተማጽኖ በፈረንሳይ በኩል ተቀባይነት በማጣቱ ድርድሩ ሳይሳካ ቀረ። የኮሚቴው አባላትም በሪፖርታቸው መጨረሻ ላይ የሁለቱ አገራት መሪዎች በድርድሩ በቀጥታ ጣልቃ እንዲገቡና ፈረንሳይን ለማግባባት ጥረት እንዲያደርጉ አሳሰቡ።¹⁵³

¹⁵³ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፤ አስገድ ወልደ አማኑኤል (የትራንስፖርትና መገናኛ ሚኒስትር) ለውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር፤ የካቲት 14፤ 1981

የምድር ባቡሩን ደረጃ ለማሻሻል እነዚህ እርምጃዎች እየተወሰዱ በነበረበት ወቅት የምድር ባቡሩ ያሉበት ሌሎች ችግሮችም ለህልውናው ፈታኝ እየሆኑ ነበር። በሁለቱም አገሮች በባቡር መስመሩ፣ በባቡሩ እንቅስቃሴና በሚጓጓዙት ዕቃዎች ላይ የሚካሄደው ከፍተኛ የሥርቆት ወንጀል ለከባኝያው ህልውና ዋነኛው እንቅፋት ተደርጎ ተወሰደ። በተለይ የጅቡቲ መንግስት ለሀዲዱ ምንም ጥበቃ አለማድረግ በኢትዮጵያ በኩል ችግሩን ለመቆጣጠር ሁለት የመፍትሄ አማራጮችን ለማቅረብ አስገደደ። ሁለቱ አገሮች በግዛታቸው የተጠናከረ የሕግ አስከባሪ ኃይል እንዲመደቡ ወይም ድርጅቱ የራሱን የጥበቃ ኃይል እንዲያቋቁም መፍቀድና ይህን ማድረግ ለሚያስከትለው ወጪ መለስተኛ የታሪፍ ማስተካከያ ማድረግ። የምድር ባቡር ከባኝያው የገጠሙት ተጨማሪ እንቅፋቶች በጠረፍ አከባቢና በመሐል አገር የሚደረገው የተጓዣ ፍተሻና ቁጥጥር ቀልጣፋ የባቡር እንቅስቃሴን ማስተጓጎል፣ የድርጅቱ የቴክኒክ ዲሬክተር (ሙሴ ባደር) አቅም ማጣትና ለግል ጥቅም ቅድሚያ መስጠት፣ በሁለቱ አገሮች የሚገኙ የድርጅቱ ንብረቶች ይዞታ አለመከበር ወዘተ ይገኙባቸዋል።¹⁵⁴

ከኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር ስምምነት መረጋጋትና ወደ ተግባር መግባት ቀጥሎ በኢትዮጵያ መንግስት የተወሰደው ዐቢይ እርምጃ ከአዲስ አበባ-አሰብ የባቡር መስመር ለመዘርጋት ያለመ ፕሮጀክት መንደፍና መንቀሳቀስ ነበር። ስለ ፕሮጀክቱ የቀረበ የጥናት መግለጫ እንደሚያመለክተው ከዚህ አቅድ በፊት በአገሪቱ ውስጥ የባቡር ትራንስፖርት መረብ (network) የሚዘረጋበትን ሁኔታ የሚመለከት አጠቃላይ ጥናት ተካሂዶ እንደነበር ያመለክታል። በዚህም መሠረት ስሜንና ደቡብን፣ ምዕራብና ምሥራቅን እና ዋና ዋና የምርትና የአገልግሎት ክፍሎችን በባቡር ትራንስፖርት ለማገናኘት የሚቻልበት ሁኔታ በአጠቃላይ መልኩ ተርፎ ነበር።

የአሰብ መስመር የትራንስፖርት ሥርዓት (system) ሲጠና የመጀመሪያው እንዳልነበርም ያመለክታል። ነገር ግን ፕሮጀክቱ ጠለቅ ባለና በተቀናጀ ሁኔታ በተለይም የምድር ባቡር አማራጭ በዝርዝርና በጥልቀት ባለመጠናቱ የመስመሩን ትክክለኛ አቅጣጫ ለመምረጥ፣ የዋጋውን ግምት ለመተመንና የአፈጻጸሙን ስልት ለመቀየስ የሚያስችል እንዳልነበር የጥናት ሪፖርቱ ይከራከራል።¹⁵⁵



ምንጭ፡ ውጉሚ (የአዲስ አበባ-አሰብ ምድር ባቡር ጥናት አጭር መግለጫ፡ 1979)

¹⁵⁴ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ልዩ ልዩ ስምምነቶች፣ ስለ ኢትዮ-ጅቡቲ የትራንስፖርትና መገናኛ ግንኙነት የቀረበ ማስታወሻ፡ ነሐሴ 1980

¹⁵⁵ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 ጊ፣ የአዲስ አበባ-አሰብ ምድር ባቡር ጥናት አጭር መግለጫ፡ ግንቦት 1979

The Provisional Revolutionary Government of Ethiopia
 MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

RAILWAY MASTER PLAN

RAILWAY NETWORK SEGMENTS

NORTHERN SECTOR (PASSAIA HINTERLAND)

- Passaia - Amara - Akordat - Kezima (Sudan)
- Akordat Bahir Dar

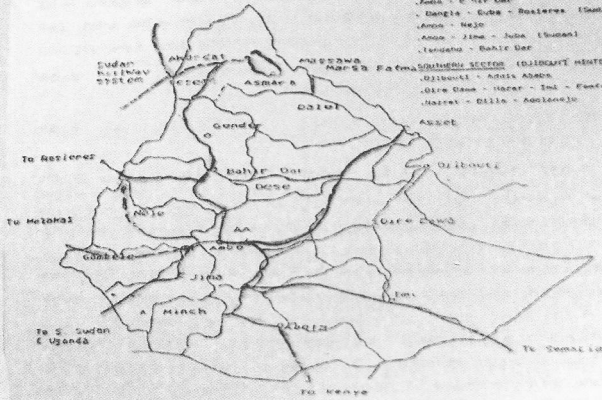
CENTRAL SECTOR (ASSAB HINTERLAND)

- Addis Ababa - Assab
- Addis Ababa - Gambella - Melekal (Sudan)
- Assab - Bahir Dar
- Dangila - Erba - Bosleres (Sudan)
- Assab - Nejo
- Assab - Jima - Juba (Sudan)
- Tegegha - Bahir Dar

SOUTHERN SECTOR (DILICAWI HINTERLAND)

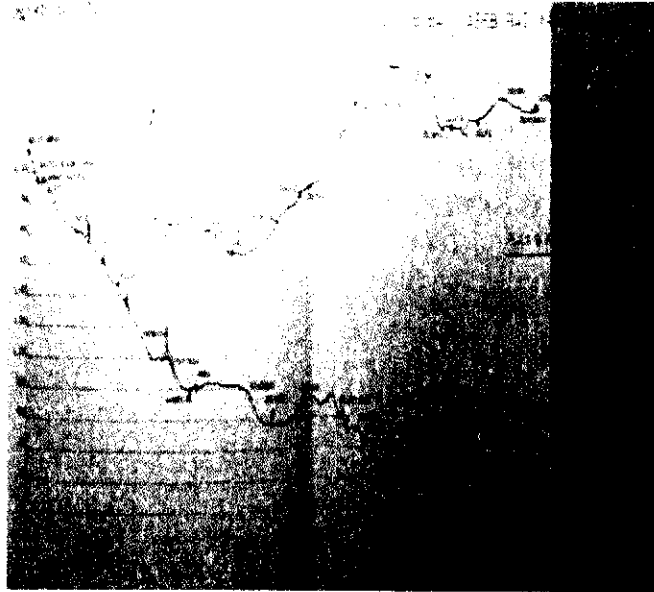
- Gilboulte - Addis Ababa
- Gire Dama - Harar - Imi - Kester - (Togdianet)
- Harar - Dilla - Adigraya

Assab



LEGEND
 Solid Line Term
 ---Improvement to 1967 gauge
 ---Long Term

ምንጭ: ው.ጉ.ሚ. (የአዲስ አበባ-አሰብ ምድር ባቡር ጥናት አጭር መግለጫ: 1979)



የአዲስ አበባ-አሰብ ምድር ባቡር መሥመር መግለጫ

ኮሎኔል መንግስቱ የአሰብ-አዲስ አበባ የምድር ባቡር ፕሮጀክት በአገሪቱ የኢኮኖሚና ማህበራዊ ዕድገት በተለይም በውጭ ንግድ እንቅስቃሴና ደህንነት ላይ ሊጫወት የሚችለውን ወሳኝ ሚና በማጤን ዝርዝር አፈጻጸሙ በአስቸኳይ ተጠንቶ እንዲቀርብ አዘዙ። በዚህም መሠረት መርሐ ግብሩ ከመሪ ዕቅዱ ምዕራፍ ጋር በማቀናጀት ተዘጋጀ። የዕቅዱ የመጀመሪያ ምዕራፍ በ1977/78 የተከናወነ ሲሆን ውይይት ከተደረገበት በኋላ የፕሮጀክቱ የኢኮኖሚና የቴክኒክ ጥናት ተጠናቆ ስለአተገባበሩ ውሳኔ ተሰጠበት። ቀጣዩ ምዕራፍ ከ1980-83 ሊከናወን ታቅዶ የነበረ ሲሆን በነዚህ ዓመታት የዲዛይኑን ሥራ፣ የገንዘብ ፍለጋና የኮንስትራክሽን ዝግጅት ተግባሮችን ለማከናወን ታቅዶ ነበር። በሦስተኛው ምዕራፍ (1983-89) የገንባታውን ሥራ ለመጀመርና ለማጠናቀቅ ታስቦ ነበር።

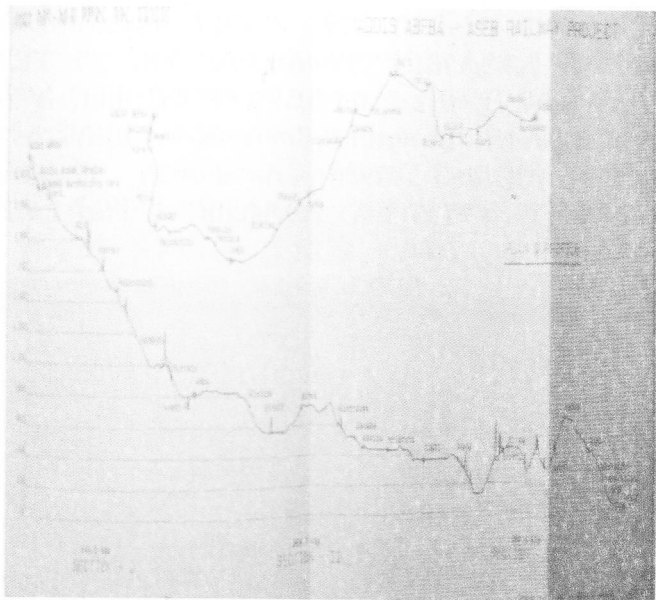
በመጀመሪያው ምዕራፍ የታቀደውን የፕሮጀክቱን ጥናት በሚመለከት የትራንስፖርትና መገናኛ ሚኒስቴር አስፈላጊውን

የጥናት ዝርዝር መመሪያ አዘጋጀ። ለዚህም ሲባል ራይትስ የተባለው ታዋቂ የሕንድ መንግስታዊ አጥኝ ኩባንያ በመጋበዝ የምድር ባቡርን የቴክኖ-ኢኮኖሚ አዋጭነት (feasibility) ጥናት እንዲያከናውን ኮንትራት በመፈራረም የጥናቱ ሥራ እንዲካሄድ ተደረገ። ይህ ወደ ሁለት ሚሊዮን ብርና አንድ ዓመት ተኩል ጊዜ የራጀ ጥናትም በተሳካ ሁኔታ ተጠናቆ በ7 ጥራዝ ቀረበ። የተካሄደው ጥናት ምድር ባቡርን ብቻ ሳይሆን ሌሎች አማራጮችን ጭምር ከመገምገሙም በላይ የፕሮጀክቱን ዝርዝር ትራፊክ፣ አቅምና መሥመር፣ የቴክኖሎጂ ይዘት፣ የዋጋ/ወጪ ዝርዝር፣ የአፈጻጸም ስልትና ደረጃ እንዲሁም ቅደም ተከተል ያጠቃልላል።

የአዲስ አበባ-አሰብ የምድር ባቡር ሦስት አማራጮችን ያገናዘበ ነበር። እነሱም አዲስ አበባ-ደብረ ብርሃን-ኮምቦልቻና አሰብ (የኮምቦልቻ መስመር)፣ አዲስ አበባ-ናዝሬት-አዋሽ ወንዝን ሳያቋርጥ በሚሌ አድርጎ አሰብ (ከአዋሽ ሸለቆ በስተምዕራብ)፣ አዲስ አበባ-ናዝሬት-አዋሽ ወንዝን ሁለት ጊዜ በመሸገር በገዋኔ ዱፕቲና አሰብ (ከአዋሽ ሸለቆ በስተምሥራቅ) ሲሆኑ እያንዳንዱ መስመር ክልዩ ልዩ መመዘኛዎች አንፃር ከተገመገመ በኋላ ከአዋሽ ሸለቆ በስተምሥራቅ ያለው መስመር የተሻለ አማራጭ ሆኖ ተመረጠ።¹⁵⁶

ፕሮጀክቱ እውን የመሆን ዕድል ባያገኝም በአዲስ አበባ-ጅቡቲ የምድር ባቡር መስመርና ኩባንያ ላይ ለረጅም ጊዜ የነበረውን ጥገኝነት በከፍተኛ ሁኔታ ይቀይር እንደነበር መገመት ይቻላል። በጥገኝነት ግን የኢትዮ-ጅቡቲ የምድር ባቡር ድርጅት ከዘመናት ውጣ ውረድ በኋላ ወደ ወሳኝ ምዕራፍ ለመሸጋገር ችሎ ነበር። በሁለቱ አገራት ተቀባይነት ያገኘ ስምምነት ከመፈረሙም በላይ በሃይቱ ኢትዮ-ጅቡቲ መሠረታዊ መብቶቿን እና ብሔራዊ ጥቅሟን ለማስከበር ቻለች። የምድር ባቡርን ሁለንተናዊ አደረጃጀት ለማሻሻል እና ዘመናዊ ገፅታ

¹⁵⁶ ዝኒ ከማሁ



የአዲስ አበባ-አድዳ ምድር ባቡር መሥመር መግለጫ

እንዲላበስ የማድረግ ጥረትም ወደ መሳካቱ ደረጃ እየተሸጋገረ መጣ። በኢትዮጵያ በ1983 የተከናወነው የመንግስት ለውጥ የትግበራውን ሂደት በአጅጉ ቢያሰተንጉልም በቅርቡ የምድር ባቡሩ መስመር ጥገና በአዲስ መልክ ተጀምሯል።

ከ1983 እስከ 1990ቹ አጋማሽ የነበረውን የምድር ባቡር ከባንያ እንቅስቃሴ ለመዘገብ የሚያስችል የተሟላ መረጃ ባይገኝም የድርጅቱን ይበልጥ መዳከም መገመት ግን ይቻላል። ድርጅቱ የሚሰጠው አገልግሎት እየተዳከመ በመምጣቱ እና ያሉት የትራንስፖርት መሣሪያዎችም ያረጁና በቂ አገልግሎት መስጠት የማይችሉ በመሆናቸው በ1990ቹ አጋማሽ በኢትዮጵያውያን መስመር (corridor) ያለው የጭነት ድርሻ ከ7-8% ብቻ እንደነበር መረጃዎች ያመለክታሉ። የምድር ባቡሩን ለማሻሻል ከፍተኛ መዋዕለ ንዋይ ይጠይቃል። ይህንን ማድረግ ከሁለቱ መንግስታት አቅም በላይ ነው ከሚል እሳቤ በመነሳትም የከባንያውን የአስተዳደርና የአፕራሽን ሥራዎች ልምድ፣ ችሎታና የካፒታል አቅም ላለው የግል ባለሀብት በረጅም ጊዜ ውል (concession) ለመስጠት በሁለቱ አገሮች በተደረሰው መግባባት መሠረት ስምምነት ተደርጎ ጸደቀ። ስምምነቱን ተግባራዊ ለማድረግ እንዲቻልም ከአውሮፓ ህብረት በተገኘ ዕርዳታ HIFAB Int. Consortium የተባለ አማካሪ ድርጅት ከግንቦት 1995 አንስቶ ጥናት ማድረግ ጀመረ ¹⁵⁷

ከምድር ባቡሩ ህልውና አንፃር መጸኢው ጊዜ ምን መልክ እንደሚኖረው መገመት አስቸጋሪ ሊሆን ይችላል። ነገር ግን የወቅቱ የኢትዮጵያ ነባራዊ ሁኔታ የምድር ባቡሩን ወሳኝ ሚና ይበልጥ እንደሚያገለግል እውቀት ነው። ከመጅቀም ጊዜ በላይ የምድር ባቡሩ እና የጅቡቲ ወደብ የኢትዮጵያ የወጪና ገቢ ንግድ ሞኝት መተላለፊያ የሆኑበት ደረጃ ላይ መድረሳቸው አያከራክርም። ስለሆነም ለዘመናት የተደከመባቸውን የሀገሪቱን የቀዳሚ ተጠቃሚነት መብቶች ለዘለቄታው ማስጠበቁ የዚህ የትውልድ ኃላፊነት ይሆናል።

¹⁵⁷ ውጤት፡- ኢትዮጵያውያን የጋራ ኮሚሽን ሀ 12፣ ሀይሌ አሰገዳ (የመሠረተ ልማት ሚኒስትር) ለመለስ ዜናዊ (ጠቅላይ ሚኒስትር) ግንቦት 2፣ 1996

ምዕራፍ ፭

የጅቡቲ ወደብ፡ የጥገኝነታችን ቁልፍ

5.1. በጅቡቲ ወደብ የመጠቀም መብት በንጉሳውያን ዘመን

ኢትዮጵያ በጅቡቲ ላይ ስታራምዳቸው ለነበሩት የባለቤትነት ጥያቄዎች እና የቋሚ ተጠቃሚነት መብቶች መሠረታዊው ምክንያት የጅቡቲ ወደብ እንደሆነ መገንዘብ አያዳግትም። የጅቡቲው በር ከብሔራዊ ወደቦችም በላይ የኢኮኖሚ እና የደህንነት ዋስትና ምንጭ ሆኖ ቆይቷል። ከአፄ ምንጊክ ጀምሮ ያሉ መሪዎች የዚህን ወደብ ሁለንተናዊ ጠቀሜታ በመገንዘብ የኢትዮጵያን ጥቅሞች ሊያረጋግጥ በሚችል መልኩ እንዲተዳደር ሲታገሉ ኖረዋል። ተከታታይ ትውልዶች በግዛቱ ጉዳይ ያደረጓቸው እልህ አስጨራሽ ትግሎች ቁልፍም ወደቡ ነው። ይህ ወደብ የጥንካራዎችን፣ የጥገኝነታችንን፣ የማጣታችንን እና የህልውናችን መገለጫ ሆኖ ኖሯል።

በየትኛውም የዓለም ክፍል አንድ ወደብ ሲቋቋም በሁለት አቢይ ነገሮች ላይ የተመሠረተ እንደሆነ ይታመናል። እነዚህም በባህር መገናኛ በኩል ሊሰጥ የሚችለው ጥቅምና ስትራቴጂ እና ሕይወቱን የሚጠበቅ የኃላ አገር መኖሩን ማረጋገጥ ናቸው። ሀብታም የሆኑ የኢትዮጵያ ተራራዎች ለጅቡቲ ወደብ መመሥረት የኃላ ደጀን ተደርገው እንደተወሰዱ ደግሞ ግልፅ ነው። ከዚህ በመነሳት ጅቡቲ የኢትዮጵያ ግዛት አካል ነው የሚለው እሳቤ ቢያከራክርም ተግባራዊ ከሆነ መመዘኛዎች በመነሳት ወደቡ የኢትዮጵያ ነው ማለት ይቻላል። በ1960ቹ አጋማሽ አካባቢ የጅቡቲ ወደብ ባለው ዝግጁነትና ትራፊክ ከፈረንሳይ ወደቦች መካከል የሦስተኝነትን ደረጃ የያዘ፣ ፈረንሳይ ይገዛቸው ከነበሩት አገሮች መካከልም ከዳክር ቀጥሎ ሁለተኛ፣ እንዲሁም ለመርከቦች ነዳጅ፣ ውሃና ስንቅ በማቅረብ ረገድም ከዓለም ወደቦች ስምንተኛ ነበረ። ከቀይ ባህርና ከኤደን ባህር

ሰላጤ ወደቦች መካከልም በዝግጁነትም ሆነ በትራፊክ መጠን ጅቡቲን የሚቀድመው የኤደን ወደብ ብቻ ነበር።

የጅቡቲ ወደብ በኢትዮጵያ ላይ ለነበረው ጥገናነት ዋነኛ ማሳያዎች ፈረንሳይ በተለያዩ ጊዜ ለኢትዮጵያ የሰጠቻቸው የልዩ ተጠቃሚነት መብቶች ናቸው። ለምሳሌ ያክል ከ1898/9 (እ.ኤ.አ. ከ1906) ጀምሮ በጅቡቲ በኩል የሚያልፉት የኢትዮጵያ የንግድ ዕቃዎች ከወደቡ ቀረጥ ነፃ እንዲሆኑ መደረጉ፤ በጥር 1946 የፈረንሳይ መንግስት ከጅቡቲ ግዛቱ አንድ አስረኛውን (አፋምቦ) ቆርሶ ለኢትዮጵያ መመለሱ፤ በህዳር 1952 የኢትዮ-ፈረንሳይ የምድር ባቡር ኩባንያ ጥቅም ለሁለቱ መንግስታት አኩል እንዲሆን፤ ዋናው ጽህፈት ቤቱም ከታሪክ ወደ አዲስ አበባ እንዲዛወር ከመደረጉም በላይ እ.ኤ.አ. አስከ 2016 ድረስ የሐዲድ መስመሩን የሚወዳደር ሌላ መስመር በአገር ውስጥ እንዳይዘረጋ ስምምነት መደረሱ፤ ከ1951 ወዲህ ፀረ-ሰማሌ የሆኑ የጅቡቲ ፖለቲከኞች (በተለይ አፋር) የግዛቱን የውስጥ አስተዳደር እንዲመሩ መደረጉ ወዘተ ይጠቀሳሉ።¹⁵⁸

በታጁራ በኩል እግሯን ወደ ጅቡቲ ያስገባችው ፈረንሳይ ቀስ በቀስ አብዛኛውን የጠረፍ ግዛት ቅኝ ስታደርግ የኢትዮጵያ መሪዎች በተለይም የሸዋው ንጉሥ (በኋላ የኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት) ምንጊዜ ይህን መከላከል በሚችሉበት ደረጃ ላይ አልነበሩም። ቀድሞ ለኢትዮጵያ መሪዎች ይገብሩ የነበሩ የጉባት፣ የታጁራና የራሒታ ሠልጣኖች ተራ በተራ በፈረንሳይ ቁጥጥር ሥር መዋላቸውም ተከታታይ መንግስታት ቁልፍ የባህር በራቸውን እያጡ ለመሆኑ አመላካች ነበር። ሁኔታውን ለመቀልበስ የሚያስችል አቅም እንዳልነበራቸው በመረዳትም ንጉሥ ምንጊዜ የፈረንሳይን ወዳጅነት ለማግኘት እና በሂደቱም ወደ ህንድ ውቅያኖስና ቀይ ባህር የሚያደርሳቸውን በር ለማግኘት ጥረት ማድረግ ጀመሩ።

¹⁵⁸ ውጉሚ:- ጅቡቲ 51-D3 2፤ በጅቡቲ ጉዳይ የቀረበ የጥናት ሪፖርት፡ ሰኔ 28፣ 1968

ለዚህም ምሳሌ ተደርጎ የሚወሰደው እ.ኤ.አ. በ1876 ለፈረንሳይ ፕሬዚደንት በጻፉት ደብዳቤ በታጁራ የነበራቸውን መብት በከፊል ለመልቀቅ መፍቀዳቸውን አሳወቁ። ንጉሠ ነገሥት በሆኑ በዓመቱ (ጥቅምት 1882) ለፈረንሳይ ፕሬዚደንት ሳድ ካርኖ በጻፉትም ደብዳቤ “በቀይ ባህር ያለውን የባህርን ጠረፍ ፈረንሳይ መያዝን በምንቀበልበት በአሁኑ ጊዜ [የባህር በር] መብታችን ታውቆ አንድ ነጥብ ሊኖረን እንደሚገባ እናስታውቃለን። ይህንንም ለማግኘት የምንደሰት ስለሆነ በምንም ምክንያት የቀይ ባህር ጠረፋችን ለሌላ ሶስተኛ ወገን እንዳይተላለፍ፣ እያስጠነቀቅን ነው” በማለት አስታውቀው ነበር።¹⁵⁹

መረጃዎች እንደሚያመለክቱት ኢትዮጵያ በቀይ ባህር ጠረፍ ስላላት መብት ለፈረንሳይ ጥያቄ ያቀረበች ሲሆን በጉዳዩ ዙሪያ ከፈረንሳይ መንግስት ጋር ለሦስት ዓመታት የዘለቀ ድርድር አካሂዳለች። በውጤቱም ፈረንሳይ ከጠረፍ ግዛቷ የባህር በር የሚሆን መሬት ለመልቀቅ ፈቃደኛ ባትሆንም ኢትዮጵያ ከጅቡቲ ወደብ በስተደቡብ ያለውን የሰማሌና የኢሳ ምድረ በዳ የሆነውን አገር በሙሉ እንድታስተዳድር መቀበሏን እና የጅቡቲን ጠረፍ ለሌላ ሦስተኛ ወገን አሳልፋ ላለመስጠት መስማማቷን ያትታል። ከአድዋ ድል ማግስት ፈረንሳይ ከምንጊዜ ጋር ወዳጅነቷን ለማጠናከር በማሰብ አዲስ ስምምነት፣ ለመፈራረም በጠየቀችውም መሠረት በጥር 1889 (26 January 1897) የኢትዮጵያው መሪ ለፈረንሳይ ፕሬዚደንት ስምንት አንቀጾች ያሉት የወዳጅነት ስምምነት ልከው በፈረንሳይ መንግስት ተቀባይነት አገኘ፤ ጸደቀም። ከአንቀጾቹ መካከል አንዱ የፈረንሳይ መንግስት “የጅቡቲን በር እንደ ኢትዮጵያ የንግድ በር ማየት ይገባዋል” ይላል።

¹⁵⁹ ውጉሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ጉዳዮች 1፤ ኢትዮጵያ በቀይ ባህር ጠረፍ ላይ ስላላት መብት የተደረገ ጥናት (በ T. ፔትራዲስ እና በጌታቸው ተክለማርያም የተዘጋጀ)፡ ጥቅምት 1961, ገፅ 34-40⁹

ይህን ስምምነት መነሻ በማድረግም የሁለቱ መንግስታት ተወካዮች (ልዑል ራስ መኮንን እና ሙሴ ላጋርድ -የፈረንሳይ ሶማሌ ነገር) በጅቡቲ ከተማ “ለምንሊክና ለወራሾቻቸው” ስለ ተሰጠው ርስት በጥር 22፣ 1889 የተፈራረሙት ሰነድ በሞገኝነት የባህር በሩን መብት ያረጋግጣል። በውሉ መሠረትም፡-

የጅቡቲ የፈረንሳይ በር ለኢትዮጵያ መንግስት ንግድ መውጫ በር ስለሆነ፣ በቅርቡ አንድ ሰፊ ቦታ የጃንሆይ ሰዎች እንዳይገቡና እንዳይቸገሩ ይሰጣቸዋል። ይህ ቦታ ለጃንሆይ ለንጉሠ ነገሥት ምንሊክ ለራስዎ ክርሳቸውም በኋላ ለወራሾቻቸው ይኖራል። በዚህም ቦታ የሚቀመጡ [ኢትዮጵያውያን] እንደ ፈረንሳይ ሕግጋት ባገሩ ጻፍ ይዳኛሉ።

ይላል። ቀጥሎም በጥር 23፣ 1889 ራስ መኮንን እና ሙሴ ላጋርድ ሐረር ከተማ በተፈራረሙት ተጨማሪ ስምምነት የጅቡቲ ወደብ “ለኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት ለሚፈልጉት ነገር ሁሉ ለንግድም ለጦር መሳሪያም ለጃንሆይ ለሆነ ነገር ሁሉ በነፃ አለቀረጥ ያልፋል” ሲሉ ወሰኑ። እነዚህ ስምምነቶች በፈረንሳይ መንግስት የጸደቁ ሲሆን (ባይታተሙም) ጅቡቲ የኢትዮጵያ የንግድ በር (Débouché officiel) መሆኑን ብቻ ሳይሆን የኢትዮጵያ መንግስት ሕጋዊ (official) በር መሆኑን ያረጋገጠ ነው ማለት ይቻላል።¹⁶⁰

የጅቡቲ የውስጥ አስተዳደር ገዕታ በግዛቱ ከተፈጠረው የብሔረተኝነት ስሜት የተነሳ እየተቀየረ መምጣቱን ተከትሎ የአፄ ኃይለ ሥላሴ መንግስት አዲስ የወደብ ውል ለማድረግ እንደፈለገ እና እንደተሳካለትም ባለፈው ምዕራፍ ተጠቅሷል። በግዛቱ ማንኛውም ዓይነት የውስጥ ፖሊቲካዊ እንቅስቃሴ ቢኖር የምድር ባቡሩ እና የወደቡ ስምምነት መፈረም ጅቡቲን ለዘለቄታው ለማስመለስ ለተነደፈው ፖሊሲ እንደዋስትና ተደርጎም ተቆጥሮ ነበር።

¹⁶⁰ ዝኒ ከማሁ, 40-41

የፈረንሳይ መንግስትም አዲሱን ስምምነት ለመፈራረም የራሱ ምክንያት ነበረው። ኢትዮጵያ የአሰብ ወደብን መልሳ ካገኘች በኋላ ትኩረቷን ከጅቡቲ ላይ እንዳታነሳ ማረጋገጫ ሲሆን የሚችለው ለሃገሪቱ ተጨማሪ መብት መስጠትና በወደቡ ላይ ግንባታ እንድታከናውን መፍቀድ እንደነበር መገመት ይቻላል። ህዳር 2፣ 1952 (12 November 1959) በሁለቱ አገሮች መካከል የተፈረመውም ስምምነት ፈረንሳይ ከጥር 1889 ጀምሮ የገባቸውን ግዴታዎች ያብራራና የዘረዘረ የኢትዮጵያንም ጥቅም ይበልጥ ያጠናክረው ውል ነበር። አዲሱ ውል እንደ ምድር ባቡሩ ሁሉ የወደቡንም ጉዳይ የወሰነ ነበር። በዚህ ስምምነት ኢትዮጵያ በሰላምም ሆነ በጦርነት ጊዜ የጅቡቲን ወደብ ልትገልገልበት የምትችል መሆኑን የፈረንሳይ መንግስት ከማረጋገጡም (አንቀጽ 11) በላይ የግዛቱን ሥልጣን የሚመለከት ማንኛውንም ዓይነት መብት (extraterritorial right) ማግኘት ብቻ ሲቀር ኢትዮጵያ በጅቡቲ ወደብ ለማንኛውም ነፃ ወደብ የሚፈቀዱ መብቶችን እንድታገኝ (አንቀጽ 12) ተደረገ። አንቀጽ 12 በተለይ ዘርዘር ባለ መንገድ አገሪቱ በወደቡ ስለሚኖራት መብት ያትታል። እነሱም፡

ሀ) ወደ ኢትዮጵያ ለሚሄዱ ለማናቸውም ሰዎችና ዕቃዎች ሊጠቅሙ በሚችሉት የወደብ መሣሪያዎችና (installations) አገልግሎቶች (services) ለመጠቀምና ማናቸውንም ነገር ማከናወኛዎችና አገልግሎቶች በያይነቱ ነዳጆች፣ የኤሌክትሪክ ኃይልና መብራት ውሃ ጭምር በማግኘትም በኩል ላገሩ ተወላጆች የሚደረገው የቀደምትነት መብትና የብልጫ አስተያየት በሚጠቅማት ረገድ የተረጋገጠለት ይሆናል።

ለ) ወደ ኢትዮጵያ ለሚገቡትና ከኢትዮጵያ ለሚወጡትም ለማናቸውም ዓይነት ዕቃዎች ከወደብ ቀረጥ በቀር ሌላ ማናቸውም ዓይነት የጉምሩክ ቀረጥ፣ ግብር ወይም ታክስ ሳይከፈልባቸውና እንዲሁም ከነዚህ ዕቃዎች ላይ የወደቡን ቀረጥ ለመቀበያ ብቻ አስፈላጊ ሆኖ ከሚደረገው በቀር ማናቸውንም የወደብም ሆነ የጉምሩክ ፍተሻና ፎርማሊቲ ሳይጠየቁ የመገልገል መብት፣ ይህም ይሆን ዘንድ ከኢትዮጵያ በሚወጡት ወይም ወደ ኢትዮጵያ በሚገቡት ዕቃዎች ላይ ጻላው እንኳ በቀር ወደ

ፈረንሳይ ሱማሌ ለሚገቡት ወይም ከዚህ ግዛት ለሚላኩት ዕቃዎች በሚደረግላቸው ልክ ልዩ አስተያየት ይደረግላቸዋል። የኢትዮጵያ መንግስት የሚልካቸው ወይም በሱ አድራሻ የሚመጡት ዕቃዎች ሁሉ ከማናቸውም ዓይነት ፍተሻ ወይም ምርመራ ነፃ ናቸው።

ሐ) በነፃው ወደብ ክልል ውስጥ ልዩ ልዩ ዕቃዎች የሚዘጋጁባቸው ፋብሪካዎችና ሥራዎች ከዚህ ከፍ ብሎ ከተነገረው የወደብ ቀረጥና ይህንንም ለማስከፈል ከሚደረገው የወደብ ምርመራ በቀር ሌላ ሳይጠየቁ ለሥራቸው የሚያስፈልጋቸውን ጥሬውን ሀብት/ጥሬ ዕቃ (matières premiers) ከውጭ አገር ለማስመጣትና ሠርተው ያዘጋጁቸውንም ዕቃዎች በዚህ ዓይነት አካሄድ ለፈቃድና (patent) ወደፊት የተቋቋመም እንደሆነ በአንዲስቲሪና ከንግድ ሥራ ከሚጠየቀው የጥቅም ግብር በቀር ማናቸውንም ዓይነት ሌላ ታክስ ወይም ቀረጥ ለግዛቱ ሳይከፍሉ ወደ ውጭ አገር ወይም ወደ ኢትዮጵያ ለመላክ ይችላሉ።

መ) ከላይ በተነገሩት መብቶች ለመጠቀሚያ አስፈላጊ የሚሆኑትን ሠራተኞችና ሹማምንቶች የጉምሩክ ሠራተኞች ጭምር ተግባራቸውን ይፈጽሙ ዘንድ በነፃው ወደብ ክልል ውስጥ የማስገባት መብት፤

ሠ) እንዲሁም ከላይ የተገለጹትን መብቶች ለማስፈጸሚያ አስፈላጊ በሚሆኑት በነፃው ወደብ ውስጥ በሚገኙት መሣሪያዎችና ዕቃዎች የመገልገል መብት ናቸው።

ከላይ የተዘረዘረው ስምምነት ለኢትዮጵያ የመተላለፍ መብት (transit right) የሰጠ ከመሆኑም በላይ የጅቡቲ ወደብ ለኢትዮጵያ ነፃ ወደብ (free port) መሆኑን ያረጋግጣል። በሌላ አነጋገር በዓለም አቀፍ ሕግ መሠረት ኢትዮጵያ በጅቡቲ ወደብ ላይ ቋሚ መብቶች (established rights) አሏት ማለት ነው።¹⁶¹

¹⁶¹ ውጉማ:- 57-D3 1-A፤ ስለ ወደብ የተደረጉ ስምምነቶች ዝርዝር፡ ነሐሴ 11፣ 1952። ውጉማ:- ኢጋድ 2፤ ስለ ኢትዮ-ጅቡቲ የትራንስፖርት ስምምነቶች የቀረበ የጥናት ጽሑፍ፡ መጋቢት 1972

ከህዳር 1952 ስምምነት በኋላ ኢትዮጵያ በጅቡቲ ወደብ እንደቀድሞው መገልገሏ ቢቀጥልም ውሉ የሚያጎናጽፋትን የልዩ ተጠቃሚነት መብት በተለያዩ ምክንያት ልታገኝ አልቻለችም። ከነዚህም በግዛቱ በፍጥነት እያደገ የመጣውን የውስጥ አስተዳደር መብት ጥያቄና የነፃነት ስሜት፤ ይህ ስምምነት መፈጸሙ ከጅቡቲያውያን፣ ከሶማሊያ እና በግብፅ ከሚመራው የዓረብ ዓለም የገጠመው ተቃውሞ በዋነኛነት ይጠቀሳሉ። በአስራ-ኤልና በዓረብ አገሮች መካከል የተደረገውን የ1959 (እ.ኤ.አ. 1967) ጦርነት ተከትሎ የሲወዝ ካናል መዘጋትና ይህም ለተወሰኑ ዓመታት በጅቡቲ ወደብ ላይ ያስከተለው መቀዛቀዝ፤ ኢትዮጵያ የአሰብ ወደብን መልሳ ካገኘች በኋላ ደረጃውን በማሻሻል ለወጪ-ገቢ ገንዘብ እንደ አንድ አማራጭ መጠቀም መጀመሯ፣ ወዘተ በተጨማሪነት ሊነሱ ይችላሉ።

5.2. ደርግና የጅቡቲ ወደብ

በጅቡቲ ነፃነት ዋዜማ በኢትዮጵያ በኩል የነበረው ግንዛቤ ከባድ ዕቃና የጦር መሳሪያ በማስመጣቱ ረገድ በጅቡቲ ወደብ ላይ ብቻ የነበረውን መመካት መቀነስ እንደሚያስፈልግና ለዚህ ተግባር የአሰብ ወደብን በይበልጥ መጠቀም አስፈላጊ እንደሆነ እየታመነበት መጣ። ይህንንም የሚያስፈጽም ብሔራዊ ኮሚቴ በሚኒስትሮች ምክር ቤት ትእዛዝ በግንቦት 1969 ተቋቋመ።¹⁶² ቀደም ባለው ምዕራፍ እንደተጠቀሰው በኢትዮጵያና ሶማሊያ ጦርነት ወቅት የሐሰን ጉሌድ ጅቡቲ ከሲያድ ባራ ማበሩ ከወደብ አጠቃቀም አንፃር አስቸጋሪ ሁኔታ ፈጥሮ ነበር። የጦርነቱን ፍፃሜ ተከትሎ ጅቡቲ የቀደመውን መልካም ግንኙነት ለመመስረት ብትሞክርም የወደቡን አጠቃቀም በተመለከተ አዲስ ምዕራፍ መክፈቱ አልቀረም። እንደ ምድር ባቡሩ ሁሉ ወደቡንም በተመለከተ የ1952 ስምምነት በአዲስ እንዲተካ ይፈልግ የነበረው የጅቡቲ ሪፐብሊክ አቋም በወደቡ አጠቃቀም ዙሪያ ችግር መፍጠሩ አልቀረም።¹⁶³

¹⁶² ውጉማ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 2 1፤ ኃይሉ ይመኑ (ሚኒስትሮች ምክር ቤት ተቀዳሚ ሚኒስትር) ለዶ/ ፊላቀ ገድሰገድገስ (ውጭ ጉዳይ ሚኒስትር)፡ ግንቦት 19፣ 1969

የአገሪቱን ወጪና ገቢ ንግድ ለማከናወን የአሰብ ወደብን በዋነኝነት የመጠቀሙ ውሳኔ አተገባበር እንደተጠበቀው የተሳካ አልነበረም። የጅቡቲ የፖለቲካ ሁኔታ ግዛቱ ነፃ ከመሆኑም በፊት ሆነ በጎላ አስተማማኝ አለመሆኑ በኢትዮጵያ በኩል አሰብን በዋነኝነት ለመጠቀም ለተነደፈው ፖሊሲ መነሻ ሆነ። በዚህም መሠረት ለኢትዮጵያ ኢኮኖሚ አስፈላጊ የሆኑ ዕቃዎች በአሰብ ወደብ በኩል እንዲገቡ እና በጅቡቲ ወደብ ተራግፈው የሚገኙት ዕቃዎች ዝርዝራቸው ታውቆና ቅደም ተከተል ወጥቶላቸው በአስቸኳይ እንዲነሱ በተወሰነው መሠረትም ሲሰሩበት ቆዩ። በ1970 አጋማሽ ግን የአሰብ ወደብ የኢትዮጵያን ወጪና ገቢ ዕቃዎች በሚያመለክቱ መርከቦች ከአቅሙ በላይ ስለተጨናነቀ በአገሪቱ ላይ ከፍተኛ የኢኮኖሚ ጠንቅ ያስከተለበት ደረጃ ላይ ደረሰ።

የሁኔታውን ከባድነት የሚያመለክቱ ጉልህ ምክንያቶችን መጥቀሱ በቀ ይሆናል። አንደኛው በኪራይ (ቻርተር) እህልና ማዳበሪያ ጭነው የሚመጡት መርከቦች እንደደረሱ ወደብ ውስጥ ገብተው ለማራገፍ፣ ባለመቻላቸው ከሁለት እስከ ሦስት ወር ድረስ መጠበቅ ነበረባቸው። መርከቦቹ በሚቆሙበት ቀን ቁጥር አገሪቱ ለእያንዳንዱ መርከብ በቀን ከ4500-5500 የአሜሪካን ዶላር ለመክፈል ተገደደች። በዚህም ሁኔታ እ.ኤ.አ. በ1977 መንግስት ከሦስት ሚሊዮን ብር በላይ መክፈል ግዴታ ሆኖበት ነበር። እንዲሁም ማንኛውንም ዕቃ ጭነው የሚመጡ መርከቦች የአሰብ ወደብ መጨናነቅን ምክንያት በማድረግ ከመደበኛው የጭነት ዋጋቸው በላይ 30% በተጨማሪ ይከፈላቸው ነበር። በዚህም ምክንያት ኢትዮጵያ በአንድ ዓመት ውስጥ ከአሥር ሚሊዮን ብር በላይ ለሆነ ተጨማሪ ወጪ ተዳረገች። የነዚህ ጫናዎች ድምር ውጤት የአገሪቱን የውጭ ምንዛሪዋን ማራቆት፣ በአገር ውስጥ ገበያ የዕቃ ዋጋ መናር፣ ኢትዮጵያ ለዓለም ገበያ የምታቀርባቸው ዕቃዎች ዋጋ ከፍተኛ መሆን

163 የጅቡቲ ሪፐብሊክ የምድር ባቡሩንና የወደቡን አጠቃቀም በተመለከተ አዲስ ድርድር ስለ ማድረግ ስለተከተለው አቋም ከላይ ተመልከት

እና ገበያ ማጣት፣ የወደቡን መጨናነቅ ምክንያት በማድረግ መርከቦች ወደ ኢትዮጵያ ወደቦች ለመምጣት አለመፈለግ ወዘተ ነበር። በመንግስት በኩል በአሰብ ወደብ የነበረውን የዕቃ ክምችት በአፋጣኝ ወደ መሐል አገር ያንጉዝ ዘንድ በአዋጅ የተቋቋመው “የአሰብ ትራንስፖርት ልዩ ኮሚቴ” ያስገኘው ውጤትም አመርቂ አልነበረም።¹⁶⁴

ከዚህ አጣብቂኝ ለመውጣት ብቸኛው አማራጭ ተቀዛቅዞ የነበረውን በጅቡቲ ወደብ የመጠቀም እንቅስቃሴ እንደገና ማስጀመሩ እንደሆነ ታመነ። በወቅቱ የሞምባሳን ወደብ የመጠቀም አማራጭም ቀርቦ ነበር። ኢትዮጵያ በጅቡቲ ወደብ ለመጠቀም ያላት መብት የተጠበቀ ቢሆንም በጉዳዩ ላይ ከአዲሱ የጅቡቲ መንግስት ጋር መነጋገርና ቋሚ ስምምነት ላይ መድረስ እንደሚያስፈልግ በመንግስት በኩል ግንዛቤ ተወሰደ። እስከዚያው ድረስ ግን አጣዳፊ የሆኑ ጉዳዮችን ለመቅረፍ ሲባል አንድ የመልዕክተኞች ቡድን ወደ ጅቡቲ ሄዶ ስለ ወደቡና ስለ ጅቡቲ-ጋላፊ መንገድ አጠቃቀም ከሚመለከታቸው ባለሥልጣናት ጋር እንዲነጋገር ተወሰነ። በወቅቱ በጅቡቲ ያለው የፖለቲካ ሁኔታ ከተፈለገው ስምምነት ለመድረስ አመቺ እንዳልሆነ ቢገመትም በሁለቱ አገሮች ግንኙነት መቀዛቀዝ ጅቡቲ ይበልጥ ተጎጂ መሆኑን በማሳመን የኢትዮጵያንም በጎ ፈቃድ በማሳየት ወደ መግባባት እንዲደረስ መመሪያ ተሰጠ።

ለኢትዮጵያ ተደራዳሪ ቡድን የተሰጠው መመሪያ እንደሚያመለክተው ኢትዮጵያ የምትፈልገው በአምስት ወር ውስጥ ወደ ኢትዮጵያ የሚገባ እስከ 80 ሺህ ቶን የሚደርስ እህል፣ ዕቃና ሸቀጣ ሸቀጥ በጅቡቲ ወደብ እንዲራገፍ፣ በዚህ

164 ውጥሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 1፣ ገብረየስ ባኛ (ኢትዮጵያ አማልጋጫትድ ሊሚትድ ሥራ አስኪያጅ) ለትራንስፖርተና መገናኛ ሚኒስቴር፡ ጥር 3፣ 1970፣ ኃይሉ ይመነ-

(በሚኒስትሮች ምክር ቤት ተቀዳሚ ሚኒስትር) ለዶ/ር ኮ/ል ፈለቀ ገደለጊዮርጊስ - ስለ አሰብ ትራንስፖርት ልዩ ኮሚቴ፣ ሰኔ 26፣ 1970

ጊዜ ውስጥም እስከ 50 ሺህ ቶን የሚደርስ ቡናና ጥራ ጥሬ ሌላም በጅቡቲ ወደብ በኩል ወደ ውጭ መላክ እንዲቻል የጅቡቲ መንግስት አስፈላጊውን እንዲያሟላ ነበር። የጅቡቲ-ጋላፊ መንገድንም ስለመጠቀም በተመለከተ በጅቡቲ ወደብ በኩል ከውጭ የሚገባውንም ሆነ ወደ ውጭ የሚላከውን ምርት፣ ዕቃና ሸቀጣ ሸቀጥ በዚህ አውራ መንገድ ማከናወን የሚቻልበትን መንገድ እንዲያጠናቅቅ ታዟል። ለመደራደሪያ የቀረበው ዝርዝር መመሪያ እንደሚያመለክተው የንግድ አቃዎችን በሁለቱ አገራት መካከል በተቀላጠፈ ሁኔታ ለማንገዝ እንዲቻል በየሳምንቱ ከመቶ ያላነሱ ካሚዮኖች በሁለቱም አቅጣጫ እንዲንቀሳቀሱ መፍቀድ፣ ለመንገድ አጠቃቀም የሚከፈለው ታሪፍ፣ ዘላቂ ስምምነት ላይ እስኪደረስ ድረስ ለጊዜው በጅቡቲ እና በኢትዮጵያ ግዛት ክልል ውስጥ ለሚደረጉ ጉዞዎች በየሃገራቱ ታሪፍ ለሚገኙባቸው መንግስታት እንዲከፈል ይጠይቃል።

ለዚህ ጥያቄ የጅቡቲ መንግስት በመልሱ ከኢትዮጵያ ይጠይቃል ተብሎ የተገመተው በየብስና በአየር ትራንስፖርት እንዲላክለት የሚፈልጋቸው እንደ አህል፣ ቡናና ስኳር የመሳሰሉት ቁሶች በርግጥ እንደሚደርሱት አስተማማኝ ዋስትና ማግኘት፣ በጅቡቲና በአዲስ አበባ እንዲሁም በጅቡቲና በድሬዳዋ መሀከል የነበረው የአየር ትራንስፖርት አገልግሎት ሥራውን እንዲጀምርና ለጅቡቲ የሚያስፈልገው ጫት፣ ሥጋና ፍራፍሬ እንደሚደርሰው ማረጋገጥ፣ እና በትራንስፖርቱ ሥራ ላይ ለሚሰማሩት የሁለቱም አገር ዜጎች የሺዛ ጥያቄን ማስቀረት እንደሚሆን ተገመተ።¹⁶⁵

የኢትዮጵያ መልዕክተኞች ቡድን ከጅቡቲ ሪፐብሊክ ባለሥልጣናት ጋር ከመጋቢት 19-29፣ 1970 በሁለቱ አገሮች መካከል ስላለው የኢኮኖሚና የንግድ ግንኙነት ንግግር አድርጎ ለአምስት ወራት የሚዘልቅ የመግባቢያ ቃለ ጉባኤ (Procès-verbal) ለመፈራረም ቻለ። የኢትዮጵያ ልዑክ ባቀረበው አጀንዳ

¹⁶⁵ ጡጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 1፣ የአሰብ ወደብ በመጣበብ የጅቡቲ ወደብን ስለመጠቀም የቀረበ የጥናት ጽሑፍ፡ የካቲት 4፣ 1970

ቅደም ተከተል መሠረት መጀመሪያ ንግግር እንዲደረግበት የተፈለገው በወደቡና በጋላፊ መንገድ ስለመጠቀም ሲሆን በሁለቱ አገሮች መካከል ስላለው የኢኮኖሚና የንግድ ግንኙነት የሚደረገው ንግግር ወደ መጨረሻ ደረጃ ተወሰደ። ኢትዮጵያውያን ይህንን ያደረጉበት ምክንያት መንግስት በአፋጣኝ የሚፈለገው በወደቡና በመንገዱ መጠቀምን ስለነበር በጅቡቲ በኩል በአንፃሩ የሚፈለገው ደግሞ የንግዱ እንቅስቃሴ እንዲጀመር በመሆኑ በመጀመሪያ ደረጃ ስለ ወደቡና ስለ መንገዱ የጅቡቲ መንግስት ያለውን አስተያየት ለማወቅና የንግዱ ጉዳይ ላይ ሲደረስ አቋማቸውን ለማጠንከር ወይም ለማሰላሰስ አለበለዚያም ጨርሶ ንግግሩን ለማቋረጥ እንዲያስችል በማሰብ እንደነበር ተገልጿል።

በንግግሩ ወቅት ኢትዮጵያ በወደቡና በመንገዱ ስለመጠቀም ያነሳቸው ጥያቄ ከጅቡቲ አዎንታዊ ምላሽ በማግኘቱ ለቡድኑ ቀድሞ በተሰጠው መመሪያ መሠረት ኢትዮጵያ ለጅቡቲ የምትልካቸው አህል፣ ቡና፣ ስኳር፣ ጫት፣ ሥጋና ፍራፍሬ እንደቀድሞው በመንገድና በአየር በጊዜው እንደሚደርሱ ማረጋገጫ ተሰጠ። የጅቡቲ መንግስትን በተለይ ለማስደሰት ሲባልም በሶማሊያ ጦር የፈራረሰው የሀዲድና የድልድይ ጥገና አልቆ ቢበዛ በሦስት ወራት ጊዜ ውስጥ የጅቡቲ-አዲስ አበባ ባቡር መንገድ ሥራውን እንደሚጀምር ተገልጿል።¹⁶⁶

ተደራዳሪ ቡድኑ ከንግግሩ ፍፃሜ በኋላ ለመንግስት ያቀረበው ሪፖርት በሁለቱ አገራት መካከል የተፈረመውን ስምምነት መሠረታዊ ነጥቦች ይተነትናል። ወደቡንና የጋላፊን መንገድ አስመልክቶ ከጅቡቲ የቀረቡ መደራደሪያዎችን በማገናዘብ መንግስት ውሳኔ እንዲሰጥባቸውም ጥያቄ ቀረበ። አንደኛ የኢትዮጵያ የጭነት መኪኖች በጅቡቲ ግዛት ውስጥ በሚመላለሱበት ጊዜ ለሚያደርሱት አደጋ የመድን ዋስትና

¹⁶⁶ ጡጉሚ፡- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 2 1፣ ስለ ጅቡቲ ንግግር የቀረበ ሪፖርት፡ ሚያዝያ 6፣ 1970። የልዑክን ቡድን በአምባሳደር ብርሃኑ ዲንቃ (በውጉሚ የአፍሪካ መምሪያ ኃላፊ) የተመራ ሲሆን ዶ/ር አሰፋ መድኃኔ (ከአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ) በአባልነት ይገኙበት ነበር።

(insurance) መግባት ያለባቸው ጅቡቲ ውስጥ ከሚገኝ የኢንሹራንስ ኩባንያ ምሆን ኢንዱስትሪ የጅቡቲ መንግስት ጠይቋል። ካሚዮኖቹ በኢትዮጵያ ኩባንያዎች ኢንሹርድ ሆነው ጅቡቲ ውስጥ አደጋ ካደረሱ ተጠያቂ የሚሆን የኢትዮጵያ የመድን ድርጅት ወኪሉን በጅቡቲ እንዲያስቀምጥ ተብሎ በኢትዮጵያ መልዕክተኞች የቀረበውን ሐሳብ ሳይቀበሉት ቀርተዋል። በጅቡቲ ጥያቄ ኢትዮጵያ የምትስማማ ከሆነ ለአያንዳንዱ የጭነት መኪና ለአምስት ወር የሚያስፈልገው ወጪ 600 ብር ይሆናል። ሁለተኛ ካሚዮኖቹን ይዘው የሚመላለሱት ሽፌሮችና ረዳቶቻቸው ካሁን ቀደም እንደተለመደው በወደቡ ክልል ውስጥ ለማደር ስለማይችሉ ማረፊያ ቦታ እንዲዘጋጅላቸውና ለውሎ አበል የሚያስፈልጋቸው ተመን ከወዲሁ እንዲወሰን ተጠየቀ።

በተጨማሪም ከኢትዮጵያ ወደ ጅቡቲ የሚላኩትን ልዩ ልዩ ሽቀጦች በጅቡቲ ውስጥ በአንድ መጋዘን አስቀምጦ ለአገራው የጅምላ ነጋዴዎች (whole sellers) ለማከፋፈል እንዲችል የንግድ ሚኒስቴር አንድ መጋዘን ተከራይቶ ወይም ሠርቶ ሥራውን የሚያከናውን አንድ ወኪል እንዲያስቀምጥ የቀረበውን ሐሳብ የጅቡቲ መንግስት ለመቀበል ፈቃደኛ ሳይሆን ቀረ። ይህ ቢፈቀድ ኖሮ የኢትዮጵያ ወዳጅ የሆኑ ነጋዴዎችን ለይቶ ለመጥቀምና የጅቡቲን የፖለቲካ ሃይት በኢኮኖሚ ተጽዕኖ ሥር ለማዋል ያስችላል ተብሎ ታምናበት ነበር። የልዑካን ቡድኑ ያቀረበው ተለዋጭ ሐሳብ ድሬዳዋ ላይ አንድ መንግስታዊ የሆነ ላኪ ድርጅት (exporting agency) ማቋቋምና ከጅቡቲ የሚመጡትን ነጋዴዎች በተለያየ ሁኔታ በመመልከት ተመሳሳይ የፖለቲካ ውጤት ማግኘት እንደሚቻል ያሳስባል።

የጅቡቲ መንግስት በድርድሩ ወቅት ከኢትዮጵያ አፋጣኝ ምላሽ የጠየቀባቸው ጉዳዮችም ነበሩ። ከዚህ ቀደም ከኢትዮጵያ ሲደርሳቸው የነበረው አህል፣ ቡና፣ ስኳር፣ ፍራፍሬ፣ ጫት ወዘተ መጠኑ ከቀድሞው እንዳይቀንስባቸውና ዋጋውም እንዳይጨምር፣ በተለይ በስኳር በኩል እጥረት ስላልባቸው የሚላክላቸው መጠን ወደ 10,000 ቶን በዓመት ከፍተኛ እንድሊላቸው አጥብቀው ከመጠየቃቸውም በላይ የሚሸጥላቸውም በቀድሞው ዋጋ ከሆነ

ኢትዮጵያ ገበያውን በሙሉ ሞኖፖላይዝ ማድረግ እንደምትችል አረጋግጠዋል። የጅቡቲ ነጋዴዎች እና ዜጎች ወደ ኢትዮጵያ ሲመጡ አንዳንድ ችግሮች ስለሚገጥማቸው በኢትዮጵያ በኩል ለወደፊቱ ደህንነት እንዲሰማቸው እንዲደረግና በሥራቸው ችግር እንዳይገጥማቸው አርዳታ እንዲደረግላቸው ጠየቁ።¹⁶⁷

የመልዕክተኞች ቡድኑ ያቀረባቸውን የውሳኔ ሐሳቦች ለመመርመርና መመሪያ ለመስጠት ጉዳዩ የሚመለከታቸው ሚኒስትሮችና የሥራ ረዳቶቻቸው ሚያዝያ 16፣ 1970 በሚኒስትሮች ምክር ቤት ስብሰባ አድርገው መወሰድ ስለሚገባቸው አቋሞች ተወያዩ። በስብሰባው መጨረሻ የተላለፉ ውሳኔዎች ወደቡንና የጋላፊ መንገድን አሰመልክቶ በጅቡቲ በኩል የቀረቡትን ቅድመ ሁኔታዎች መንግስት በጊዜያዊነት ሙሉ ለሙሉ የተቀበለ መሆኑን የሚያረጋግጥ ሲሆን ይህም ለጅቡቲ ሪፐብሊክ መንግስት ተገልጾ አስፈላጊው ሥራ በአስቸኳይ እንዲጀመር አሳሰበ። መመሪያዎቹ የተዘጋጁት በሁለቱ አገሮች መካከል ያለውን ጊዜያዊ ግንኙነት በተናጠል በመገምገም በመሆኑ በሥራ ላይ በሚውሉበት ወቅት ከመንግስት የፖለቲካና የኢኮኖሚ ዓላማና ሃይት ጋር እየተዛመደ እንዲከናወን ተወሰነ። አጠቃላይ ሁኔታው አገሪቱ የገባችበትን አጣብቂኝ በግልጽ ያመለክታል።¹⁶⁸

ነገር ግን በጅቡቲ ወደብ በኩል ይከናወን የነበረው የአገሪቱ የወጪ-ገቢ ንግድ በመንግስት ውክልና በተሰጠው የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት (Maritime Transit Services Agency - MTS) ቁጥጥር እየወጣ በግለሰቦች እና መንግስታዊ ባለሆኑ ድርጅቶች መካከል መጀመሩ ሌላ ችግር ፈጠረ። በጊዜው እየተፈጸመ የነበረው የማጭበርበር ሥራ እና ይህ ያስከተለው የውጭ ምንጫ ብክነት በመንግስት

167 ዝኒ ከማሁ

168 ውጉሚ፡- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 2 1፣ ኃይሉ ይመኑ (ሚኒስትሮች ምክር ቤት ተቀዳሚ ሚኒስትር) ለደ/ር ፈለቀ (ውጉሚ)፡ ሚያዝያ 30፣ 1970

በኩል እርምጃ እንዲወሰድ አስገደደ። የእርምጃው አንዱ አካል የነበረውም መቀመጫቸውን በጅቡቲ ላይ ወደ ሃያ በሚጠጉ የግል ኩባንያዎች ይካሄድ የነበረውን የትራንዚት፣ ዕቃ የመጫንና የማራገፍ ሥራ ፈቃድ በመሠረዝ አጠቃላይ እንቅስቃሴው በማራታይም ትራንዚት ስርሲስ ኮርፖሬሽን ቁጥጥር ሥር እንዲወልድ ማድረግ ነው። ውሳኔው ዕቃ የመጫንና የማራገፍን እንዲሁም የትራንዚት ሥራውን በመንግስት ቁጥጥር ሥር ከማድረጉም ባሻገር ፈቃዳቸው የተሰረዘባቸው የማራታይም ድርጅቶችና የዕቃ አስተላላፊዎች በእጃቸው የሚገኘውን ማንኛውንም ሰነድ ለሀገራዊው ተወካይ እንዲያስረክቡ ታዘዙ። ውሳኔው ነፃ ወድድርን ከማስቀረቱ ባሻገር ጅቡቲያውያንን ሥራ አጥ በማድረግ እና የጅቡቲ መንግስት በግብር መልክ ያገኝ የነበረውን ገቢ በመቀነሱ ከጅቡቲ ወገን ተቃዋሞ ቢያሰነሳም እንዲጸና ሆነ።¹⁶⁹

በአጠቃላይ በምድር ትራንስፖርትና በመገናኛ ዘርፍ በሁለቱ አገሮች መካከል የነበረው አለመግባባት በወደቡና በጋላሬ መንገድ አጠቃቀም ላይ የበኩሉን ተጽዕኖ እያስከተለ እስከ መጋቢት 1973 ስምምነት ድረስ ዘለቀ። ከፕሬዚደንት ጉሌድ ጉብኝት አስቀድሞ በተደረጉ ድርድሮችና በተፈረሙ መግባባቶች የመንገድ ትራንስፖርትን በተመለከተ በሁለቱ አገሮች መካከል ግንኙነቱን ለማጠናከር እና የጋላሬን መንገድ በይበልጥ ለመጠቀም ከመግባባት ተደረሰ። ነገር ግን ስምምነቱን ተከትሎ በጅቡቲ፣ በኩል ለቀረበው “የሚጓጓዘው ዕቃ በጅቡቲና በኢትዮጵያ በተመዘገቡ ተሽከርካሪዎች መካከል እኩል ይከፋፈላል” የሚል ሃሳብ ኢትዮጵያ አሉታዊ ምላሽ በመስጠቷ ስምምነቱ እስከ ግንቦት 1973 ድረስ ሳይፈረም ቀረ።

የመጋቢት 1973 ስምምነትን ተከትሎ በኢትዮጵያና በጅቡቲ መካከል ያለውን የባህር ትራንፖርት ግንኙነት ለማጠናከር

¹⁶⁹ ውገ-ሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 1፣ አርጋው ካብታሙ (ጅቡቲ) ለውገ-ሚ: መስከረም 23፣ 1972። ውገ-ሚ:- ጅቡቲ 51-D3 3፣ አርጋው ካብታሙ ለውገ-ሚ: ጥቅምት 4፣ 1972

ከሁለቱ ወገን የተውጣጣ የቱክኒክ ኮሚቴ ባቀረበው ሃሳብ መሠረት ጥረት መደረግ አልቀረም። አንደኛው ያለመግባባት ነጥብ የነበረው የወደብ ታሪፍን ይመለከታል። የጅቡቲ ወደብ ከኮንቴነር ታሪፍ በስተቀር የቀሩት በግል ይካሄዱ ስለነበር በታሪፉ ላይ ቁጥጥር እንዳይኖር እና ግለሰቦች እንደ ገበያው ሁኔታ እንዲለዋውጡት አድርጎ ነበር። የታሪፍ ክፍያዎች በመጠንና በዓይነት በመለያየታቸውም እንደ ሱር ቻርጅ፣ ትርፍ፣ ሰዓት፣ የበዓላት ክፍያ ወዘተ ዋናውን ታሪፍ ስላቃወሱ የቱክኒክ ኮሚቴው ወጥ ወደሆነ የአከፋፈል ሥርዓት ለመድረስ ሳይችል ቀረ።

በወደብ ዕቃ ማከማቻትንም በተመለከተ በጅቡቲ፣ በኩል አስፈላጊው የዕቃ ማከማቻ ቦታ እንዲዘጋጅ ከስምምነት ቢደረስም የወደብ ኪራይን በተመለከተ የነፃ ጊዜ ለወጪና ገቢ ዕቃ 60 ቀን እንዲሆን በኢትዮጵያ በኩል የቀረበው ሃሳብ በጅቡቲ ጥያቄ በይደር ተላለፈ። የጅቡቲን ወደብ ቀዝቃዛ መጋዘን ለመጠቀም በጅቡቲ የቀረበው ሊሻሻል የማይችል የቀን አነስተኛ ክፍያ 200 /FD/m3 እንዲሁ ተጨማሪ ያለመስማማት ምንጭ ነበር።

በመጨረሻ የሁለቱ አገሮች የጋራ የሚኒስትሮች ጉባዔ መስከረም 1979 ተሰብስቦ ኢትዮጵያ የጅቡቲ ወደብን በሚገባ ለመጠቀም በምትችልበት ሁኔታ ላይ ዝርዝር ውይይት ተደረገ። በዚህም መሠረት በወደቡ ለመጠቀም እንዲቻል መሟላት ያለባቸው እንደ የባቡሩ የማጓጓዝ አቅም፣ የደህንነቱና አስተዳደሩ መጠናከር፣ የኮንቴነር፣ የማራገፊያ ዲፖና የኮንቴነር የመጫኛና የማራገፊያ መሳሪያዎች የመሳሰሉት ሁሉ በወቅቱና እንደ አስፈላጊነቱ እንዲሟሉ ከስምምነት ተደረሰ። የአሰብና የጅቡቲን ወደቦች አሠራር ለማቀናጀትና ታሪፋቸውን ለማቀራረብ እንዲሁም በሁለቱ አገሮች መካከል ስለአለው የትራንስፖርት ሁኔታ፣ የኢትዮጵያን የገቢና ወጪ ንግድ ስለማስፋፋትና በጅቡቲ ወደብ በኩል ይበልጥ መጠቀም ስለሚችልበት መንገድ ከስምምነት ደረሰ።

የመንገድ ትራንስፖርትን በተመለከተም የጋላሬን መንገድ ለተሽከርካሪ ክፍት ለማድረግ፤ የጅቡቲ ጌታችን በኢትዮጵያ ውስጥ እንዲሁም የኢትዮጵያ ዜጎች በጅቡቲ ውስጥ የትራንስፖርት ድርጅት ለማቋቋምና በየሀገሮቹ ውስጥ ባለው የትራንስፖርት ሕግና ደንብ መሠረት ለመሥራት እንዲችሉ፤ በሁለቱ አገሮች መካከል ለሚሠሩ የሕዝብ ማመላለሻ ተሽከርካሪዎች ከሁለቱ አገሮች የተውጣጣ የጋራ ኮሚቴ ታሪፋቸውን እንዲወስን፤ ለጭነት ተሽከርካሪዎች ግን ለጊዜው የጋራ ታሪፍ ሳይወሰን እንዲሠሩና ሁኔታው ወደፊት እንዲገመገም፤ ሁለቱን አገሮች ለማገናኘት ታቅዶ በጋላሬ በኩል የተዘረጋው የአስፓልት መንገድ ክፍት ሆኖ አገልግሎት ላይ እንዲውልና ለመንገዱ አስፈላጊው እንክብካቤና መሻሻል እንዲደረግ ከስምምነት ተደረሰ።¹⁷⁰

ነገር ግን የወደብ ታሪፉ መጠን ሁለቱን አካላት ሊያግባባ ስላልቻለና ኢትዮጵያም በአሰብ ወደቧ ወደ መጠቀሙ አማራጭ ስላዘነበለች የአገሪቱ የጅቡቲ ወደብ ተጠቃሚነት የሚያመረቃ አልነበረም። ሁኔታው በዚህ መንገድ እስከ 1980ቹ አጋማሽ ድረስ ዘለቀ። ጊዜው ደግሞ ኢትዮጵያ ወደ ወደብ አልባነት የተሸጋገረችበት ወቅት ነበር።

5.3. ድህረ 1983 ገፅታ

እስከ 1990 ድረስ በሁለቱ አገሮች መካከል የነበረው የመንገድ ትራንስፖርትና የወደብ አጠቃቀም ሥርዓት በተለይ ለኢትዮጵያ ጎጂ እንደነበር መረጃዎች ያመለክታሉ። ከ1988 ጀምሮ ለሁለት ዓመታት በተደረገው ድርድር ግን ኢትዮጵያ የጅቡቲ ወደብን በይበልጥ ለመጠቀም እንድትችል ከመግባባት ተደርሶ ነበር። ጅቡቲም በወደቡ በኩል ለሚሰጡ አገልግሎቶች ተወዳዳሪ ዋጋ በማቅረብና አሠራሩን ቀልጣፋ በማድረግ ዝግጅቱን

¹⁷⁰ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ልዩ ልዩ ስምምነቶች፤ በኢትዮጵያና በጅቡቲ መካከል ስላለው የትራንስፖርትና መገናኛ ግንኙነት የቀረበ ማስታወሻ፤ ነሐሴ 1980

እንድታጠናትት ለማድረግ ከጋራ ስምምነት ለመድረስ ተቻለ። በስምምነቱ መሠረት በኢትዮጵያ በኩል ከጅቡቲ ወደብ ጀምሮ ጠረፍ፤ ኬላዎች ድረስ በኢትዮጵያ ጉምሩክ በኩል ይፈጸም የነበረው የጭነት ማጅብ ተግባር እንዲቀር፤ የካሚዮን አሽከርካሪዎችና ረዳቶቻቸው በሚሰጣቸው ልዩ መታወቂያ ደብተር በመጠቀም ድንበሩን እንዲሻገሩ፤ እና የወደብ አጠቃቀምን በተመለከተ የዕቃዎች ትራንዚት መጠን እንዲጨምር ተደረገ።

በጅቡቲ በኩል ደግሞ የዕቃዎች ያለክፍያ በወደብ የመቆያ ጊዜ ከ30 ወደ 45 ቀናት ከፍ እንዲል፤ ቅናሽ የተደረገበት አዲስ የወደብ ታሪፍ እንዲወጣ፤ የወደብ ሠራተኞች ክፍያ በሰዓት መሆኑ ቀርቶ በክብደት ላይ እንዲመሠረት፤ እና ለሹፊሮች መጠለያ፤ የካንቲንና የመጻጻጃ አገልግሎት ማዕከል ለማቋቋም ተስማሙ። እነዚህ የጋላሬን መንገድና የጅቡቲን ወደብ ከመጠቀም አንፃር መሠረታዊ የሚባሉ እንቅፋቶች ሆነው ቆይተዋል።¹⁷¹

ችግሮቹን ለዘለቄታ ለመፍታት ጥረቶች መደረግ በጀመሩበት ወቅት ግን ሌላ አደጋ ተጋረጠ። በግንቦት 1990 በኢትዮጵያና ኤርትራ መካከል የተጀመረውን የድንበር ጦርነት ተከትሎ አገሪቱ የአሰብና የምዕዋ ወደቦችን መጠቀሚያ መሰሉ በመሰሉ ተቋረጠ። ግንቦት 13 ለሁሉም የመርከብ ድርጅቶች (shipping agents) በተላለፈ የመንግስት መመሪያም የኢትዮጵያን ዕቃ የጫኑ መርከቦች በመሰሉ አቅጣጫቸውን ለውጠው ወደ ጅቡቲ እንዲያመሩ ታዘዙ። ሁኔታው ለጅቡቲ ያልተጠበቀ ዕድል ፈጠረ። ክስተቱን ተከትሎ የጉሌድ መንግስት አስፈላጊውን ትብብር ለማድረግ ቃል በገገም በሂደት የተወሰሰው ችግሮች መከሰት ጀመሩ። በተለይ በጊዜው የአገሪቱን የትራንዚት፤ መጫንና ማራገፍ (stevedoring)፤ ለአንዳንድ የውጭ ኩባንያዎች የመርከብ ወኪልነት እንዲሁም ብሔራዊ ባንክ በግንቦት 14 በሰጠው ተጨማሪ ኃላፊነት መሠረት የወደብ

¹⁷¹ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ የጋራ ኮሚሽን ሀ 10፤ አምባሳደር ግህለወርቅ ዘውዴ (ጅቡቲ) ለሥዌም መስፍን (ውጭ ጉዳይ ሚኒስትር)፣ ጥር 18፣ 1990

አገልግሎት ክፍያን የማከናወኑን ሥራ ጠቅልሎ ይዞ የነበረው የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት (MTS) የችግሮቹ ዋነኛ መንስኤ ነበር። የድርጅቱ ሁለገብ ሥልጣን (monopoly) በሥራ አፈጻጸሙ ላይ አፍራሽ በሆነ መልኩ በመንጸባረቁም በጅቡቲ የኢትዮጵያ ኤምባሲ እንዲሁም ከጅቡቲ መንግስት ክፍተኛ ተቃውሞ ገጠመው።¹⁷²

ኢትዮጵያ የገጠማት ትልቁ ችግር ግን የጅቡቲ መንግስት በሃይት በወደቡ አጠቃቀም ዙሪያ እያሳየ የመጣው የባለቤትነት ስሜት እና የነገሮችን አካሄድ በብቸኝነት የመወሰን ዝንባሌ ነው። ሁኔታው የኢትዮጵያን አማራጭ አልባነትና ጥገኝነት በግልጽ አሳየ። ጅቡቲ በድጋሚ የአገሪቱን መወረር ተከትላ የመክዳት ዝንባሌ አሳየች። በኢትዮ-ሶማሊያ ጦርነት ወቅት ከተከሰተው ችግር የአሁኑ ልዩነቱ ኢትዮጵያ ሙሉ ለሙሉ በጅቡቲ በጎ ፈቃድ ሥር መዋሏ ነበር። ከጦርነቱ መጀመር በፊት እስከ 1.7 ሚሊዮን ቶን ጭነት ያስተናግድ የነበረው የጅቡቲ ወደብ በድንገት 3.1 ሚሊዮን ቶን ጭነት እንዲያስተናግድ ተገደደ። ከዚህም ውስጥ አብዛኛው መዳረሻው ኢትዮጵያ የሆነ የቦህር መሳሪያ እና ቁሳቁስ ይገኝበታል።¹⁷³

በሐምሌ 1990 በጅቡቲ የትራንስፖርትና ቴሌኮሙኒኬሽን ሚኒስትር የተመራ ልዑክ በኢትዮጵያ የሥራ ጉብኝት ባደረገበት ወቅት በጅቡቲ ወደብ አጠቃቀምና መሻሻል በሚገባቸው ጉዳዮች ላይ አንድ የመግባቢያ ቃለ ጉባኤ ተፈርሞ ነበር። በቀጣይነትም አተገባበሩን የተመለከተ የአፈጻጸም የጊዜ ሰሌዳ እንዲወጣ ተደረገ። በወቅቱ በተደረገው ግምገማም ኢትዮጵያ በእጅጉ ትፈልጋቸው የነበሩ ከወደቡ መጨናነቅና መጣብብ ጋር የተገናኙ ችግሮችን የማስወገዱ ጥረት በጉዳዩ ዋነኛ ባለቤት በጅቡቲ ችላ በመባላቸው አፈጻጸማቸው ዝቅተኛ ሆኖ ተገኘ። የዚህ ችግር

¹⁷² ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ የጋራ ኮሚሽን ሀ 10፣ አምባሳደር ማህለወርቅ (ጅቡቲ) ለሥራም መስፍን፡ ሰኔ 2፣ 1990
¹⁷³ Bollee, 482.

መንስኤ የመርከብ ወኪሎች ለኮንቴነር ማቆያ የተመደበላቸውን ነፃ የ30 ቀን ጊዜ (grace period) በማሳለፍ ቁጥራቸው የበዛ ኮንቴኔሮች ተከማችተው በወደቡ ውስጥ መቆየታቸውና ተደራርበው መጨናነቅ መፍጠራቸው ነበር። አንዱ ከመግባባት የተደረሰበት ነጥብ ኢትዮጵያ ያቀረበችው አስተማማኝ የኮንቴነር መለያ ዘዴ መዘርጋት ነበር።

በስተመጨረሻ ግን ጅቡቲያውያን የወደቡ ባለሥልጣናት ከኢትዮጵያ ግምት ውጭ የራሳቸውን መፍትሄ ይዘው ቀረቡ። ከነዚህም መካከል ኮንቴኔሮችን በወደቡ የማቆያ ነፃ ጊዜ ከ30 ቀን ወደ 15-20 መቀነስ እና ከቀን ገደቡ በላይ የሚያቆዩ የኮንቴኔር ባለቤቶች (የመርከብ ድርጅቶች/ወኪሎች) የሚከፍሉትን የኪራይ ዋጋ ማናር ይገኙበታል። የዚህ እቅድ ተግባራዊ መሆን በአጭር ጊዜ በኢትዮጵያ አስመጪዎች ላይ ሊያስከትል የሚችለውን ጉዳት በማሰብ በመንግስት በኩል ተቀባይነት አጣ።

ለኮንቴኔር ማራገፍና መጫን ሥራ ለወደቡ የሚከፈለው ክፍያ በሰዓት ላይሆን በክብደት መጠን እንዲሆን ቀደም ሲል በተደረገ ስምምነት የተወሰነ እና ሕግ ሆኖ የጸደቀ ቢሆንም የቀደመው አሠራር እንዲቀጥል መደረጉ፣ የኢትዮጵያ ተሽከርካሪዎች ከወደቡ እስከ ድንበር ድረስ በጅቡቲ ሽፌሮች ብቻ እንዲነዱ በጅቡቲ ባለሥልጣናት መወሰኑ ወዘተ በጅቡቲ ወገን ከተፈጠሩ ተጨማሪ እንቅፋቶች መካከል ዋነኞቹ ናቸው።¹⁷⁴

ይባስ ብሎ የጅቡቲ ወደብ ቦርድ ጥር 20፣ 1991 ባካሄደው ስብሰባ በግል ድርጅቶች ላይ ከየካቲት መጨረሻ ጀምሮ ተፈጻሚ የሚሆን አዲስ ተመን አጸደቀ። የወደቡ ቦርድ ውሳኔ መመሪያውን በማያከብሩ ድርጅቶች ላይ እስከ ንግድ ፈቃድ መቀማት የሚደርስ እርምጃ ለመውሰድ መዛቱ አጠቃላይ ሁኔታውን አወሳሰበው። ብሎም የጅቡቲ መንግስት የወደቡን አስተዳደር ለማሻሻል በሚል የሥራ አመራሩን ለዱባይ ወደብ

¹⁷⁴ ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ የጋራ ኮሚሽን ሀ 10፣ አምባሳደር ማህለወርቅ ለካሳሁን አየለ (የንግድና ኢንዱስትሪ ሚኒስትር እና የኢምፖርት/ኤክስፖርት አስተባባሪ ብሔራዊ ኮሚቴ ሰብሳቢ)፡ ጥር 13፣ 1991
¹⁷⁵ ዝኒ ኮማው፣ አምባሳደር ማህለወርቅ ለካሳሁን አየለ፡ የካቲት 17፣ 1991

ሰጠ። እነዚህ የጅቡቲ የተናጠል አርምጃዎች ከኢትዮጵያ መንግስት ጋር በቀጣይ ለተከሰቱ ተከታታይ ውጥረቶችና ሽኩቻዎች መንስኤ ሆኑ።¹⁷⁵

በመርከብ ለማጓጓዣ ገቢ ዕቃዎች የሚከፈለውን የውጭ ምንጫ ለመቀጣጠር በሚል አገሪቱ ከውጪ የምታስመጣቸው ማንኛውም የገቢ ዕቃዎች በኢትዮጵያ ንግድ መርከብ አክሲዮን ማህበር መርከቦች ብቻ እንዲጓጓዙ የሚደነግግ መመሪያ በማውጣት ኢትዮጵያ የመጀመሪያውን አጸፋ ሰነዘረች። ውሳኔው ለጅቡቲ አስደንጋጭ ነበር። ምክንያቱም መመሪያው ሌሎች መርከቦች ወደ ጅቡቲ እንዳይመጡ ስለሚያደርግና በቀጠናው የወደቡን ተወዳዳሪነት ስለሚጎዳ እና የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ አክሲዮን ማህበር መርከቦች የትራንዚት ወኪል የሆነው የኢትዮጵያ ባህር ትራንዚት ድርጅት (MTS) በወደቡ ውስጥ የትራንዚት ሥራን በሙሉ የበላይነት እንዲቆጣጠር ስለሚያደርግ ነው። በተጨማሪም የኢትዮጵያ መንግስት ከዓለም የምግብ ድርጅት (WFP) ጋር ውል በገባው መሠረት የዕርዳታ እህል ለማመላለስ ኮንትራት የወሰዱት የሱዳን የትራንስፖርት ድርጅት መኪኖች የጅቡቲ ታርጋ አያሳቸው የኢትዮጵያም ታርጋ እንዲናራቸው አደረገ። ውሳኔው የጅቡቲ ታርጋ ያለው መኪና በኢትዮጵያ ያለምንም ተጨማሪ ግብር ይንቀሳቀሳል የሚለውን የጋራ ስምምነት የሚጥስ ቢሆንም ዓላማው ከወደቡ ጋር በተያያዘ ጅቡቲ እየወሰደቻቸው ለነበሩ አፍራሽ ተግባራት እንደ ማስጠንቀቂያ ተደርጎ ሊወሰድ ይችላል።¹⁷⁶

ሆኖም ይህ አርምጃ የጅቡቲ መንግስት የወደብ ክፍያ ተመን ከመጨመር አላገደውም። ለወራት የዘለቀ ድርድር ሲካሄድ ቆይቶ በየካቲት 1993 አዲስ አበባ ላይ ሁለቱ ወገኖች ባደረጉት ስምምነት መሠረት የወደብ ታሪፍ በ50% እንዲያደግ

ተደረገ። በኢትዮጵያ በኩል ተመኑ የነዳጅ ምርቶችንና ማዳበሪያን እንዳይካትት እንዲሁም የአገሪቱ ኢኮኖሚም አዲሱን ጭማሪ ለመሸከም ስለማይችል ጭማሪው 25% ብቻ እንዲሆን ቢለምንም የጅቡቲ ተደራዳሪዎች የማዳበሪያ ታሪፍ በነበረበት እንዲተገልጹ ከመፍቀድ ውጭ ሌላውን ሳይቀበሉት ቀሩ። የመጨረሻ የተመን ጣሪያውን በ50 ከመቶ ላይ ያጸናው አዲሱ ስምምነት ከየካቲት መጨረሻ 1993 ጀምሮ ተግባራዊ እንደሚሆን በጅቡቲ በኩል ተገለጸ። ኢትዮጵያ ጭማሪውን በተመለከተ ተለዋጭ ፍላጎቷን ከመግለጽ ውጭ የጅቡቲን ለ-አላዊ ውሳኔ ከመቀበል የዘለለ አማራጭ እንደሌላት በስምምነቱ ወቅት አመለካከቶች። የአገሪቱ ተደራዳሪዎች ሊያስመዘግቡት የቻሉት ብቸኛ ነጥብ በስምምነቱ ከተዘረዘረው ሌላ የተመን ማሻሻያ ኢትዮጵያ እንደማትቀበል መግለጻቸው ነው።¹⁷⁷

PORT DUES TABLE ON IMPORT CARGO

DESCRIPTION	UNIT	DUES	
		ACTUAL	PROPOSED
1.00 PRODUCE	TON	1.00	2.00
1.1 Black produce in bulk	TON	1.00	2.00
1.2 White produce in bulk	TON	1.00	2.00
1.3 Black or white produce in drums	TON	1.00	2.00
2.0 OTHERS BULK	TON	1.00	2.00
2.1 Fertilizer	TON	1.00	2.00
3.0 STAPLES COMMODITIES	FREIGHT	1.00	3.00
3.1 Rice	TON	1.00	3.00
3.2 Wheat flour	TON	1.00	3.00
3.3 Grain	TON	1.00	3.00
3.4 Cements, Limes and Plaster	TON	1.00	3.00
3.5 Tobacco	TON	1.00	3.00
3.6 Alcohol	TON	1.00	2.00
4.0 OTHERS GENERAL CARGO	FREIGHT	1.00	3.00
5.0 FULL CONTAINERS	TEU	30.00	45.00
6.0 LIVESTOCK CAMELS AND CATTLE	UNIT	1.00	3.00
6.1 LIVESTOCK GOATS AND SHEEP	UNIT	1.00	3.00
7.0 VEHICLES	FREIGHT	1.00	3.00

ምንጭ፡ ውጊማ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 | የካቲት 5፣ 1993

¹⁷⁶ ውጊማ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 | አምባላደር ሣህለወቅ ለአየነው ቢተውልኝ (የትራንስፖርትና መገናኛ ም/ሚኒስትር እና የኢትዮ/ጅቡቲ ክትትል ኮሚቴ ሰብሳቢ)፡ ሰኔ 6፣ 1992

¹⁷⁷ ገዢ ኮሚቴ የወደብ ታሪፍ ስምምነት ቃለ-ጉባኤ፡ የካቲት 5፣ 1993

በተመን ጭማሪው ድርድር ወቅት በሁለቱ መንግስታት መካከል የተከሰተው ውጥረት እና ጭሽካክር፣ በኢትዮጵያ የግል መገናኛ ብዙሃን ክፍተት ሽፋን የተሰጠው የጅቡቲ የማን አለብኝነት አመለካከት ወዘተ በወቅቱ ኢትዮጵያ የነበረችበትን አጣብቂያ በግልጽ ያመለክታል። ከታሪፍ ስምምነቱ ማግስት በወደቡ የጅቡቲ መንግስት ተወካይ በሰጡት መግለጫ እንዳመለከቱት የኢትዮ-ኤርትራ ጦርነትን ተከትሎ በአፍሪካ ቀንድ መሠረታዊ የፖለቲካና ኢኮኖሚያዊ የአቅም መሸጋገጫ መከሰቱን ጠቁመው ከዚህ በኋላ ትልቅና ትንሽ የሚባል አገር እንደሚይኖርና አንዱ በሌላው ላይ ጥገኛ መሆኑን አመለክቱ። መንግስት የወደቡን አስተዳደር ለዱባይ ወደብ በመስጠቱ የጅቡቲ ወደብ በቀጠናው ተወዳዳሪ መሆን እንደቻለ ኢትዮጵያም የሚያዋጣትን አይታ ወደ ሌላ ወደብ መሄድ እንደምትችል በአደባባይ አስከመናገር ደረሰ። ከኢትዮጵያ ወገንም የንግድ ማህበረሰብ ለመንግስት በላከው ደብዳቤ የተደረገው ክፍተት የወደብ አገልግሎት ኪራይ ጭማሪ እና በወደብ አጠቃቀም ላይ የሚታዩ አንዳንድ የአሠራር ችግሮች አነጋጋሪ መሆናቸውን ጠቅሶ በጉዳዩ ላይ የራሱን ጥናት ማድረግ ስለጀመረ በመንግስት በኩል ትብብር እንዲደረግለት አስከመጠየቅ ደረሰ።¹⁷⁸

ጅቡቲያውያን አዲሱን የወደብ ተመን ማሻሻያ ተከትሎ የተሰማቸው ደስታና አገር አቀፍ ፈንጠዘያ ሳይበርድ ኢትዮጵያ አስደንጋጭ የአጻፋ እርምጃ ወሰደች። በሰኔ 1993 የኢትዮጵያ ብሔራዊ ባንክ door to door ወይንም through bill of landing የሚል መመሪያ አስተላለፈ። ይህን ተከትሎ የኢትዮጵያ ጉምሩክ ባለሥልጣን ለጅቡቲ አቻው ባስተላለፈው ደብዳቤ እንደተመለከተው በኮንቴኔር ለሚመጣ ካርጎና ለተሽከርካሪዎች ከዚህ በፊት ይሠራበት የነበረው የትራንዚት ድክላራሲዮን እንዲቀር መደረጉንና ወደ አገር ለማጓጓዝ የሚያስፈልገው ሰነድ የአቃው ዝርዝር መግለጫ (freight/cargo manifest)

¹⁷⁸ ዝነ. ከማሁ፣ አምባሳደር ማህለወርቅ (ጅቡቲ) ለውጉሚ፣ የካቲት 13፣ 1993፤ ሁሉን ሺባሽ (የአዲስ አበባ ንግድ ምክር ቤት ዋና ጸሐፊ) ለውጉሚ፣ መጋቢት 14፣ 1993

ብቻ መሆኑን ይገልጻል። ባለንብረቶች ለሚያንገዙት ዕቃም ተቀማጭ ገንዘብ እንዲያስይዙ ይገደዳሉ። የመመሪያው ዋነኛ ዓላማ በጅቡቲ ወደብ በኩል ወደ ኢትዮጵያ ለሚገቡ አቃዎች የማስተላለፉን ሥራ በባህር ትራንዚት ድርጅት ሙሉ ቁጥጥር ሥር ለማድረግ እና ተመሳሳይ የውጭ ድርጅቶችን (አብዛኛው የጅቡቲያውያን) ከፋክክር ውጭ ማድረግ ነበር።

እርምጃው በጅቡቲ በኩል ክፍተት ሽብር ከመፍጠሩም በላይ የበቀል እርምጃ ለመውሰድ እንደሚገደዱ በግልጽ አስከማሳወቅ ደረሰ። በተለይ የሁለቱ አገሮች መሪዎች በናይሮቢ ኬንያ በተገናኙ ጊዜ (ግንቦት 1993) ከወደብ አጠቃቀም ጋር በተያያዘ የተከሰተው ውጥረት መፍትሔ አስኪቦጅለት ሁኔታው በነበረበት ይቀጥል (status quo) የሚለው መግባባት በኢትዮጵያ በኩል መጣሱ እንዳልዘናቸው የጅቡቲው ፕሬዚደንት ገለጸ። ሊወስዱ ካቀዱቸው የማሻሻያ እርምጃዎች መካከልም በኮንቴኔር ለሚመጣ ዕቃ ዝርዝር መግለጫ (declaration) ስለሌለው የጅቡቲን ግዛት ሲሻገር አገር ውስጥ ቢቀር አሊያም ስለ ዕቃው ዓይነት ዋስትና ስለሌለ ኮንቴኔሩን ሊከፍቱና በፈለጉት ሊቀይሩ እንደሚችሉ፣ ከዚህ ጋር በተያያዘ የመድን ዋስትና ቦንድ እንደሚጠይቁ፣ በነሱ ጥያቄ መሠረት ቀደም ሲል የቀረውን አስከ ድንበር ድረስ የጉምሩክ ተቆጣጣሪዎቻቸው ዕቃዎቹን አጅበው እንዲሄዱ እንደሚደረግ ወዘተ ይገኙባቸዋል። ሌላው እርምጃ ቀደም በተሽከርካሪ ዋስትና ዙሪያ ከተደረሰው መግባባት በተጻራሪ የኢትዮጵያ መድን ድርጅት በቶን 15,000 የጅቡቲ ፍራንክ ያስከፍል የነበረውን ታሪፍ በፈቃዳቸው በቶን 80,000 የጅቡቲ ፍራንክ አደረጉት።¹⁷⁹ ጠቅላላ ሁኔታውም ከቁጥጥር ውጭ የመውጣት አዝማሚያ እያሳየ መጣ።

የጅቡቲ አጻፋ የኢትዮጵያን የባህር ትራንዚት ድርጅት MTS ለመጉዳት ያቀደና በሃደቱም በወደቡ

¹⁷⁹ ዝነ. ከማሁ፣ አምባሳደር ማህለወርቅ ለዶ/ር ተቀዳ አለሙ (ውጉሚ ምክትል ሚኒስትር)፣ ሰኔ 12፣ 1993

አጠቃቀም የኢትዮጵያን ጥገኝነት ለማጥፋት ያለመ ነበር። እ.ኤ.አ. ሐምሌ 15፣ 2001 (ሐምሌ 1993) ፕሬዚደንት ጉሌድ ለዚህ የሚያመች እና በ60 ቀን ውስጥ ተግባራዊ የሚሆኑ አራት ደንቦችን በፊርማቸው አጽድቀው ሚኒስትሮቻቸው በሙሉ አረፉት እንዲወጡ አደረጉ። በናይሮቢው ንግግር ወቅት (ግንቦት 1993) ከኢትዮጵያው መሪ ጋር በተደረሰው መግባባት የወደብ አጠቃቀም ችግሩን ለማጥናትና መፍትሄ ለመፈለግ የተቋቋመው የጋራ የቴክኒክ ኮሚቴ በሐምሌ ሲሰበሰብ ቢታቀድም በጅቡቲ በኩል እንደማይመች ተገልጾ ለመስከረም መጀመሪያ እንዲሆን ተጠየቀ። ይህም የተሰጠው ቀነ ገደብ ካለቀ በኋላ እንዲሆን የታሰበበት መሆኑን ያመለክታል።

የኢትዮጵያ የባህር ትራንዚት ድርጅት በ1960 የተቋቋመ ሲሆን መዋቅሩም በተከታታይ መንግስታት በተለያዩ ጊዜ ማሻሻያ ተደርጎበታል። በጅቡቲ አንድ ቅርንጫፍ ያለው ሲሆን ከፈረንሳይ ቅኝ ጆምሮ ከመርከብ የመጫንና የማውረድ (stevedoring)፣ የመርከብ ውክልና እና የትራንዚት ሥራን ሲያከናውን ቆይቷል። በሐምሌ 1993 የጅቡቲ መንግስት ካወጣቸው ደንቦች አንደኛው MTSን ከመጫንና ማውረድ ተግባሩ የሚያወጣው ሲሆን ሌሎቹ ደግሞ የትራንዚት እና የመርከብ ድርጅት ውክልናን ለማካሄድ የተወሰኑ ቅድመ ሁኔታዎችን ማሟላት እንደሚጠበቅበት ያሳያሉ። አንደኛው አማራጭ ቅድመ ሁኔታ MTS ቅርንጫፍ መሆኑ ቀርቶ በጅቡቲ የተመዘገበ ድርጅት እንዲሆን ማድረግ ሲሆን ይህ በተሰጠው ጊዜ ገደብ ሊከናወን እንደማይችል ይታወቃል። አለበለዚያም ዋና መ/ቤቱ ጅቡቲ ባይሆንም ተመሳሳይ የሆነ የጅቡቲ ድርጅት በኢትዮጵያ ውስጥ ሊንቀሳቀስ ከቻለ (reciprocity) ብቻ MTS ሥራውን ሊቀጥል ይችላል።

የጅቡቲ ወደብ አስተዳዳሪዎች የደንቦቹን መውጣት ተከትሎ ከኢትዮጵያ ነጋዴዎች ጋር የተናጠል ውይይት በማድረግ ውሳኔው የመንግስት ተቋምን እንጂ ግለሰቦችን እንደማይጎዳ ለማስረዳት ጥረት ማድረጋቸው የአካሄዳቸውን አደገኛነት

የሚያመለክት ተደርጎ በኢትዮጵያ በኩል ታመነ። የወደቡ ባለስልጣናት በተለይ ግለሰብ ነጋዴዎች ከጅቡቲ አቻዎቻቸው ጋር በመቀናጀት በትራንዚት፣ መጫንና ማውረድ እንዲሁም በመርከብ ውክልና ዘርፍ እንዲሰማሩ ማበረታታታቸው መንግስትን ከንግዱ ማህበረሰብ መነጠልን ያለመ እንቅስቃሴ ተደርጎ ተወሰደ። የጅቡቲ መንግስት ካወጣቸው ደንቦች በተጨማሪም በወደቡ አካባቢ የሚገኘውንና በአብዛኛው ኢትዮጵያ የምትገለገልበትን ደረቅ ወደብ (dry port) ለደቡብ አፍሪካ ድርጅት በኮንትራት ሰጡ።¹⁸⁰

አጠቃላይ ደንቦቹና ውሳኔዎቹ በተለይ የባለሥልጣናቱን እና የጅቡቲ ወደብ አስተዳዳሪ የሆነውን የዳባይ ወደብ ባለሀብቶች የጥቅም ትስስር ይፋ በማውጣቱና ብዙሃኑን የጅቡቲ ወገን በማግለል በጅቡቲ ከፍተኛ ውዝግብ ማስከተላቸው ለኢትዮጵያ መተንፈሻ ጊዜ ፈጠረ። ኢትዮጵያን ለመጉዳት ታስቦ የወጣው ደንብ በጅቡቲ ውስጥ ሌላ ገጽታ በመያዙ ተግባራዊነቱ ለሁለት ወራት እንዲራዘም ተደረገ።

የደንቦቹ ተግባራዊ መሆኛ ቀነ ገደብ የሚጠናቀቀው እ.ኤ.አ. ጥቅምት 25፣ 2001 (ጥቅምት 1994) ቢሆንም በጅቡቲ በኩል ኢትዮጵያን በተመለከተ የጋራ የቴክኒክ ኮሚሽን በጉዳዩ ላይ ተመክክሮ ከአንድ ውሳኔ እስኪደርስ በቀደመው አሰራር ለመቀጠል መስማማታቸው ተጨማሪ የእጩይታ ጊዜ ፈጠረ። ነገር ግን የቴክኒክ ኮሚቴው ስብሰባ እስከ ጥር መጨረሻ 1994 ድረስ አልተካሄደም። በ1994 በኢትዮጵያ የመንግስት አወቃቀር ለውጥ በመደረጉ ምክንያት ቀደም የባህር ዘርፍ ጉዳዮችን ይከታተል የነበረው የትራንስፖርትና መገናኛ ሚኒስቴር መሆኑ ቀርቶ ኃላፊነቱ በአዲስ መልክ ለተቋቋመው ለመሠረተ ልማት ሚኒስቴር መተላለፉ የተወሰነ የአሰራር መጓተት ማስከተሉ አልቀረም። የጅቡቲን ጉዳይ በተለይም ከወደቡ ጋር በተያያዘ የነበሩ ጉዳዮችን በኃላፊነት የሚከታተል አካል አልነበረም።

180 ዝኒ ከማሁ፣ አምባሳደር ማህለወርቅ ለአምባሳደር ቆንጁት ሥነ ገድርጊስ (ውገ-ሚ አፍሪካ መምሪያ ኃላፊ)፣ ሐምሌ 17 እና 24፣ 1993፣ አምባሳደር ማህለወርቅ ለሥዩም መስፍን፣ ነሐሴ 14፣ 1993

የወደቡን ሁኔታ እና የጋራ የቴክኒክ ኮሚቴ ስብሰባ በተመለከተ በኢትዮጵያ በኩል በሚመለከታቸው የመንግስት መሥሪያ ቤቶች መካከል የዝግጅት ውይይት ሊካሄድ የቻለው በየካቲት መጨረሻ (የካቲት 28 እና 29) መሆኑ የጉዳዩን ባለቤት አልባነት በግልጽ ያመለክታል። በመጨረሻም በመሠረተ ልማት ሚኒስቴርና በገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር በተደረጉ ተከታታይ የምክክር ስብሰባዎች በወደቡ ዙሪያ ብቻ ሳይሆን በአጠቃላይ የንግድና ኢኮኖሚ ዘርፎች ከጅቡቲ ጋር ማሰሪያ የሚሆን ስምምነት ለማድረግ ጥረት እንዲደረግ ተወሰነ። የወደቡን ጉዳይ በተመለከተም በጅቡቲ በኩል ያለውን አሳቤ (expectation) መሠረት በማድረግ የስምምነት ረቂቅ የማዘጋጀቱ ኃላፊነት ለውጭ ጉዳይ እና ለመሠረተ ልማት ሚኒስቴሮች ተሰጠ።

የመሠረተ ልማት ሚኒስቴርም የጅቡቲ ወደብን ጉዳይ የሚከታተል ክፍል ያቋቋመውና እስከዚያ ድረስ የተከናወኑ መረጃዎችን ማሰባሰብ የጀመረው ጥቅምት 1994 ነበር። መንግስት በጋራ የምክክር ስብሰባው ወቅት የሚቀርብ የስምምነት ረቂቅ ለማዘጋጀት እየጣረ በነበረበት ወቅት የኢትዮጵያ የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት በጅቡቲ ወደብ ውስጥ የሚያከናውነውን የመጫንና የማውረድ ሥራ አ.ኤ.አ. ከጥር 5፣ 2002 (ታህሳሥ 1994) ጀምሮ እንዲያቆም በወደቡ አስተዳደሪዎች ታዘዘ። በመካከሉም ጅቡቲ የራሷን የስምምነት ረቂቅ በመደራደሪያነት አቀረበች።

የጅቡቲው ሰነድ የአፍሪካ ኢኮኖሚክ ኮሚሽን ለአፍሪካ አገሮች እንደ ናሙና እንዲያገለግል ካዘጋጀው የወደብ አጠቃቀም ንድፈ ሐሳብ በቀጥታ የተቀዳ ሲሆን በተለይ ዓለም አቀፍ የባህር ትራንዚት ውሎችን መሠረት ያደረገ ነበር። የረቂቅ ውሎ አሎታዊ ገጽታ በኢትዮጵያና በጅቡቲ መካከል የቆየውን የጉርብትና፣ የባህልና የታሪክ ትስስር እንዲሁም የኢኮኖሚ ቁርኝት ከግምት ያልሰደባ መሆኑ በኢትዮጵያ በኩል ከድምዳሜ ተደረሰ። የጅቡቲ መንግስት የጋራ የመማክርት ኮሚቴው ይህን ሰነድ እንደ መነሻ የሚቀበል ከሆነ በMTS ላይ የተጣለውን እገዳ

እስከ የካቲት መጀመሪያ እንደሚያራዝም አስታወቀ። ስብሰባውም እስከ አዲሱ ቀን ገደብ ማብቂያ መከናወንና ሁለቱም ወገኖች ከስምምነት መድረስ ግዴታቸው እንደሆነ የጅቡቲ መንግስት ባወጣው መግለጫ አሳሰበ። ኢትዮጵያ ያቀረበችውን ባለ ሦስት አማራጭ ረቂቅ ስምምነት ለውይይቱ መነሻ እንዲሆን እንኳ አልፈለገም።¹⁸¹

የኢትዮጵያ ረቂቅ የሚከተሉትን አማራጮች ያካትታል፡- እንደኛው አማራጭ ሁለቱም አገሮች ወደቡን በጋራ እንዲጠቀሙና የጅቡቲ መንግስት ድርሻ 51% የኢትዮጵያ መንግስት ደግሞ 49% እንዲሆን፤ ሁለቱም ወገኖች ወደቡን ለጋራ ልማት እና ለረጅም ጊዜ የጋራ ጥቅም እንዲገለገሉበት፤ ወደቡን በጋራ ለመጠቀም እንዲቻል የወደቡ አጠቃላይ መገልገያ ዕቃዎች ዋጋ ሁለቱ አገሮች በሚመርጡት የተለየ አካል እንዲገመት፤ የወደቡ መገልገያ ዕቃዎች ዋጋ በሁለቱ አገሮች ከሚቋቋመው የጋራ አክሲዮን ማህበር ካፒታል 51% ድርሻ እንዲኖረው፤ እና ኢትዮጵያ የጋራ አክሲዮን ድርሻዋን ስምምነቱ ተግባራዊ ከሚሆንበት ጊዜ ጀምሮ በ18 ወራት ከፍላ እንደምታጠናቅቅ ይዘረዝራል።

አማራጭ ሁለት የጅቡቲ መንግስት በወደቡ ውስጥ የኢትዮጵያን የወጪና ገቢ ንግድ እንቅስቃሴና ከዚሁ ጋር የተያያዙ ሌሎች ተዛማጅ ሥራዎችን የሚያቀላጥፍ ነፃ ቀጠና (Free Zone) እንደሚሰጥ፤ ቀጠናውም ከማናቸውም የጉምሩክ ታሪፍና ሌሎች ቀረጦች ነፃ እንደሚሆን፤ የኢትዮጵያ መንግስት በዚህ ሥፍራ ላይ የሚሰሩ ሠራተኞችን ራሱ እንደሚቀጥር፤

181 ጭገማ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 2፤ አህመድ ያሲን (የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት ሥራ እስኪያጅ) ለውገማ፡ ጥቅምት 2፤ 1994፤ አምባሳደር ሣህለወርቅ ለውገማ፡ ጥቅምት 11 እና 22፤ 1994፤ ሀዳር 4፤ 1994፤ አምባሳደር ሣህለወርቅ ለዶ/ር ተቀዳ አለሙ፡ ሀዳር 12፤ 1994፤ ጅቡቲ ኤምባሲ ለውገማ፡ ጥር 2፤ 1994፤ ብርሃኑ ግዛው (ጅቡቲ ኤምባሲ ተጠባቂ ጉዳይ ፈፃሚ) ለውገማ፡ ጥር 13 እና 21፤ 1994፤ ጅቡቲ ኤምባሲ ለውገማ፡ የካቲት 2 እና 5፤ 1994

ሥራውን እንደሚቆጣጠርና እንደሚመራ፤ ለቀጠናው የሚረዱ የመሠረተ ልማት አውታሮችን (የውሂ፣ ኤሌክትሪክ፣ የመገናኛ መሣሪያዎች ወዘተ) በማቅረብ ረገድ የጅቡቲ መንግስት እንደሚተባበር ያትታል።

ሦስተኛው አማራጭ የወጪና ገቢ ዕቃዎች እንቅስቃሴን በጅቡቲ ወደብ በኩል ለማካሄድ የጅቡቲ መንግስት ለኢትዮጵያ ዋስትና እንደሚሰጥ፤ በወደቡ የሚያልፉ የኢትዮጵያ ወጪና ገቢ ዕቃዎች ከማንኛውም የጉምሩክ ታሪፍና ቀረጥ ነፃ እንደሚሆኑ፤ በወደቡ ያሉትን መሣሪያዎችና የጅቡቲን ነፃ ቀጠና ኢትዮጵያ እንድትጠቀም የጅቡቲ መንግስት ዋስትና እንደሚሰጥ፤ የጅቡቲ መንግስት የኢትዮጵያ የወጪና ገቢ ዕቃዎች በወደቡ ላይ በቅድሚያ እንዲሰተናገዱ እንደሚያደርግ፤ የኢትዮጵያ ዕቃዎች በጅቡቲ ወደብ ለ180 ቀናት ሳይጫኑ ሊቆዩ እንደሚችሉና ከነዚህ ቀናት ውስጥ 60 ቀናት ከክፍያ ነፃ እንደሚሆኑ፤ የጅቡቲ መንግስት በወደቡ አሠራር ላይ ለውጥ ለማድረግ ሲፈልግ የኢትዮጵያን መንግስት እንደሚያማክር፤ በመጨረሻም ለውጡን ከማድረጉ ከ90 ቀናት በፊት ለኢትዮጵያ መንግስት እንደሚያሳውቅ ወዘተ ያትታል። አማራጮቹን በማዘጋጀቱ ሃደት በኢትዮጵያ በኩል የነበረው ግንዛቤ የመጀመሪያ ሁለቱን የጅቡቲ መንግስት ይቀበላል ተብሎ እንደማይጠበቅ ነገር ግን ለሦስተኛው እንደ መደራደሪያ ሊያገለግል እንደሚችል ያመለክታል።

ለረጅም ጊዜ ሲተላለፍ የቀየው የሁለቱ አገራት የጋራ የሚኒስትሮች የምክክር ስብሰባ ከጥር 30 እስከ የካቲት 2፣ 1994 በአዲስ አበባ ተደረገ። ውይይቱና ድርድሩ በሦስት ኮሚቴዎች ተከፍሎ የተከናወነ ሲሆን የወደቡ ጉዳይ በሁለቱ ወገን የልዑካን መሪዎች የተመራው የመጀመሪያው ኮሚቴ የሥራ ድርሻ ነበር። በሁለተኛው ኮሚቴ የታዩት ጉዳዮች በአብዛኛው በክፍተኛ ባለሥልጣናት ደረጃ ከተያዘው የወደብ ጉዳይ ጋር የተያያዘና የወደቡ ችግር አልባት ሲያገኝ የሚፈቱ ሆነው ስለታዩ ብዙም ትኩረት አልተሰጣቸውም።

ወደብን በተመለከተ በተደረገው ድርድር ጅቡቲ የኢትዮጵያን የመጀመሪያዎቹን ሁለት አማራጮች ውድቅ ያደረገች ቢሆንም

በሦስተኛው አማራጭ ላይ የቀረቡትን ነጥቦች ከጅቡቲው ረቂቅ ሰነድ ጋር በማስታረቅ ለመነጋገር ፍላጎት አላየች። የጅቡቲ ወገን የቀረበው ረቂቅ ስምምነት በንግድ ኮሪደር በትራንዚት ላይ በሚከናወን የጭነት አገልግሎት አጠቃቀም ላይ ብቻ ያተኮረ ሲሆን የኢትዮጵያው ሦስተኛ አማራጭ ደግሞ ወደቡን ባለበት ሁኔታ በተሻለ መልኩ በጊዜያዊነት መጠቀም በሚያስችል የበወደብ አጠቃቀም (Modus Vivends) ላይ ብቻ ያተኮራል። የኢትዮጵያ ተደራዳሪዎችም ይህንኑ የሚያስታርቅና ሁለቱንም ያዋሃደ ሰነድ የሚያዘጋጅ የቴክኒክ ኮሚቴ እንዲሰየም በመስማማታቸው ጉዳዩ በይደር ተላለፈ።

በተጨማሪም የኢትዮጵያ የተደራዳሪዎች ቡድን ካቀረባቸው የመጀመሪያዎቹ ሁለት አማራጮች መካከል በአንዱ መሠረት የወደብ አጠቃቀሙ ጉዳይ የሚፈታ ከሆነ የሁለቱንም አገሮች ኢኮኖሚያዊ ግንኙነት ወደ ላቀ ደረጃ እንደሚያስጋግር ተከራክሮ ነበር። እንዲሁም በሁለቱ አገሮች ምርቶች ላይ የሚባለውን ታሪፍ ሙሉ በሙሉ የሚያነሳ ልዩ የንግድ ስምምነት (Preferential Trade Agreement) እና የሁለቱን አገር ዜጎች አንዱ በሌላኛው ውስጥ እንደ ባለሀብት ተቆጥሮ የሃገር ውስጥ ባለሀብቶች የሚሰጣቸውን መብት ተጠቃሚ የሚያደርግ የኢንቨስትመንት ስምምነት ሰነድ ለጅቡቲ ወገን አቅርቦ ነበር። ይሁንና ስለወደብ አጠቃቀም የቀረቡት የመጀመሪያዎቹ ሁለት አማራጮች ተቀባይነት ባለማግኘታቸው በሰነዶቹ ላይ ንግግር ሳይደረግ ቀረ። የጋራ ኮሚቴው ቀጣይ ስብሰባ በሚያዝያ 1994 በጅቡቲ እንዲደረግ ቀን ቀጠሮ ተያዘለት።¹⁸²

ከአዲስ አበባው ድርድር በኋላ በኢትዮጵያ በኩል ለሚቀጥለው ስብሰባ ዝግጅት ተጀመረ። ወደቡን በተመለከተ የጅቡቲው ሰነድ በሁለቱ አገሮች መካከል ያለውን ልዩ ሁኔታ ባያንጸባርቅም ከወደቡ አጠቃቀም በተጨማሪ ከወደቡ እስከ ኢትዮጵያ ድንበር ድረስና ዕቃው እስከሚደርስበት የመጨረሻ

¹⁸² ውጉሚ፡- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 2፣ የኢትዮ-ጅቡቲ ክፍተኛ የጋራ ስብሰባ ሪፖርት፡ የካቲት 1994

ቦታ ያለውን የትራንስፖርትና የትራንዚት አሠራር (corridor) ሁሉ የሚያካትት ስለመሆኑ የአማራጩን ጠንካራ ጎን እንደሚያሳይ ግንዛቤ ታወሰደ። የጅቡቲው ሰነድ ኢትዮጵያ ካቀረበችው ሦስተኛው አማራጭ ጋር ያለውን አንድነትና ልዩነት በዝርዝር ተመልክቶ አስታራቁ የሚሆን አማራጭ ስምምነት እንዲዘጋጅ ተወሰነ።

በተጨማሪም የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት በአዲሱ የጅቡቲ ሕግ መሠረት ከመርከብ ዕቃ የመጫንና ማራገፍ ሥራው በመታገዱ ይህ እገዳ እንዲነሳለት በቀጣይ ድርድሮች ጥረት እንዲደረግ፣ በጅቡቲ ወደብ የሚስተናገደው የኢትዮጵያ ዕቃ ስለጨመረ ለዶክመንቲሽንና ለስታትስቲክ ሥራዎች ማከናወኛ ተጨማሪ ክፍያ ስለመጠየቅ በጅቡቲ በኩል በአዲስ አበባው ድርድር ወቅት የተነሳው ሃሳብ አግባብ አለመሆኑን በመግለጽና በጥቃቅን ምክንያት የአገልግሎት ክፍያ ለመጨመር መሞከር የወደቡን ቀጋ በማናር በአጠቃላይ የወደቡን አዋጭነት ጥያቄ ውስጥ እንደሚያስገባው ተገልጾ ተጨማሪ ክፍያው ተግባራዊ እንዳይሆን ጥረት እንዲደረግ፣ ለ21 ዓመት ያህል በአብዛኛው በኢሣራ በጅቡቲ ውስጥ አገልግሎት ሲሰጥ የነበረውን የኢትዮጵያ መድን ድርጅት በአዲስ መልክ ለማቋቋም በጅቡቲ በኩል የወጣው ሕግ [በጅቡቲ የኢንፎርሬሽን ሥራ ለመስራት የሚቻለው ከጅቡቲያውያን ኩባንያ ጋር የ50% የሽርክና ባለቤትነት በመያዝ ወይም የውጭ ኩባንያ ከሆነ የ100 ሚሊዮን የጅቡቲ ፍራንክ ወይም 4.8 ሚሊዮን ብር ያህል ብር በጅቡቲ ብሔራዊ ባንክ በመያዣነት ማስቀመጥ] ተከትሎ ድርጅቱን በአዲሱ ሕግ መሠረት በሽርክና እንዲቋቋም፣ እና የጅቡቲ ወገን በሁለቱም አማራጮች የተመሠረተ የመድን ድርጅት ከሚሰበሰበው አረቦን ገቢ ላይ በየዓመቱ 20% ላልተከፈለ የጉዳት ካሣ መጠባበቂያ በባንክ ዋስትና እንዲያስይዝ የሚለው ነጥብ እንዲቀር ጥረት እንዲደረግ ሐሳብ ቀረበ።¹⁸³

ቀጣዩ የጋራ የሚኒስትሮች ስብሰባ ከመጋቢት 30 እስከ ሚያዝያ 4፣ 1994 በጅቡቲ ተደረገ። የኢትዮጵያ የልዑካን ቡድን

¹⁸³ ዝነ ከማሁ

በንግድና ኢንዱስትሪ ሚኒስትሩ በአቶ ግርማ ብሩ የተመራ ሲሆን ከአልህ እስጨራሽ ድርድር በኋላ በሁለቱ አገሮች መካከል 41 አንቀጾች ያሉት የወደብና የትራንስፖርት አገልግሎት ስምምነት እና ሌሎች የኢኮኖሚና የንግድ ጉዳዮችን የያዘ የስምምነት ቃለ ጉባኤ ተፈረመ።¹⁸⁴

በድርድሩ መጀመሪያ የወደብ አጠቃቀምን በተመለከተ በአዲስ አበባው ስብሰባ በተደረሰው መግባባት መሠረት የሁለቱን አገሮች አማራጮች ያገናዘበ ረቂቅ ሰነድ በኢትዮጵያ በኩል ተዘጋጅቶ ቀርቦ ነበር። ሰነዱ የወደብ አጠቃቀምንና የትራንዚት አገልግሎትን የሚያካትት Modus Vivendi on the Utilization of the Port of Djibouti and Services to Cargo in Transit በሚል ርዕስ የተጠናቀረ ነበር።

በድርድሩ ወቅት አወዛጋቢ ክንብሩ ነጥቦች መካከል አንዱ ኢትዮጵያ መሠረታዊ ጥቅምቷን ለማስከበር ያነሳቻቸው አንቀጾች ናቸው። በመጨረሻ በተፈረመው ስምምነት አንቀጽ 2 እንደተብራራው የጅቡቲ ሪፐብሊክ ለኢትዮጵያ ቋሚ የሆነ የባህር ቦር መብት (access to the sea) እንዲሁም ከኢትዮጵያ የሚመነጨ እና ወደ ኢትዮጵያ የሚመጡ ዕቃዎች በጅቡቲ ግዛት ውስጥ መተላለፍ እንዲችሉ ከጣልቃ ገብነት የፀዳ የመተላለፍ ነፃነት (unhindered freedom of transit) ለመስጠት ዋስትና ሰጠ። ከዚህም በተጨማሪ ከኢትዮጵያ የሚመነጨ እና ወደ ኢትዮጵያ የሚጓጓዙ ዕቃዎች ከግብር እና ከጉምሩክ ቀረጥ ነፃ ሆነው በጅቡቲ ወደብ በኩል እንዲተላለፉ እና ለነዚህም ዕቃዎች የጅቡቲ ወደብ ቅድሚያ መስጠት ያለበት መሆኑ በመርህ ደረጃ እንዲቀመጥ ተደረገ። በጅቡቲ ወደብ ውስጥ ያለውን የነፃ ቀጠና አገልግሎት (Free Zone Facility) ጨምሮ በወደቡ ውስጥ

¹⁸⁴ ውጎሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 2፣ የወደብ አጠቃቀም እና የትራንዚት አገልግሎት ስምምነትን በተመለከተ ጋሻው ደበበ (ንግድና ኢንዱስትሪ ሚኒስቴር የውጭ ንግድ መምሪያ ኃላፊ) እና ግርማ ብሩ (የንግድና ኢንዱስትሪ ሚኒስትር) ለውጎሚ: ሚያዝያ 8 እና 30፣ 1994፣ ሰኔ 3፣ 1994

ያሉትን መሰሪያዎችና አገልግሎቶች (installations) ኢትዮጵያ እንድትጠቀም የጅቡቲ መንግስት ዋጁትና እንደሚሰጥ፤ በሁለቱ መንግስታት መካከል ስምምነት በማይኖርበት ጊዜ እንዲን በዓለም አቀፍ ሕግ መሠረት ሁለቱም አገሮች በትራንዚት ላይ ባሉ መንገዳቸው እና ዕቃዎች ላይ ጣልቃ እንደማይገቡ ተደንገገ።

በኢትዮጵያ በኩል በመሠረታዊ መርህነት ቀርቦ ከጅቡቲ ተቃውሞ የገጠመው ከኢትዮጵያ እና ወደ ኢትዮጵያ የሚሄዱ የትራንዚት ዕቃዎችን ለጫኑ መርከቦች በጅቡቲ ወደብ ቅድሚያ እንዲሰጣቸው የሚጠይቀው አንቀጽ ነበር። የጅቡቲ ተደራራሪዎች ወደቡን የሚጠቀሙት አብዛኛዎቹ መርከቦች የኢትዮጵያን ካርጎ የሚጭኑ ከመሆናቸውም ባሻገር ይህን ዓይነቱን ሁኔታ የሚጋብዝ ችግር እስከአሁን ባለመክሰቱ ጥያቄው አግባብነት እንደሌለውና በዓለም አቀፍ ደረጃ ተቀባይነት ካለው አሠራርና ልምድ አንጻር ሲታይ ይህንን መብት ለመስጠት እንደማይቻል አጥብቀው ተከራክሩ። የኢትዮጵያ መልዕክተኞችም እስከዚያን ጊዜ ድረስ የኢትዮጵያን ዕቃዎች በጫኑ መርከቦች ላይ ቅድምያ ያለመሰጠቱ ጉዳይ የፈጠረው ችግር አለመኖሩን ከግንዛቤ በማስገባት አንቀጹ ከስምምነቱ እንዲወጣ ተስማሙ። ሆኖም ከላይ እንደተጠቀሰው ለትራንዚት ዕቃዎች የጅቡቲ ወደብ ቅድሚያ የሚሰጥ ስለመሆኑ በመርህ ደረጃ እንዲቀመጥ ከስምምነት መደረሱ እንደ ማካካሻ ተቆጠረ።

ሁለተኛው አከራካሪ ጉዳይ የስምምነቱን የአፈጻጸም ወሰን በተመለከተ የኢትዮጵያ ተደራዳሪዎች የስምምነቱ አንቀጾች ለወደብ አጠቃቀምና ለትራንዚት አገልግሎት ተፈጻሚ እንደሚሆኑ በግልጽ እንዲቀመጥ ሃሳብ ያቀረቡ ሲሆን በጅቡቲ በኩል ግን የትራንዚት አገልግሎት (traffic in transit) የሚለው ጽንሰ ሃሳብ የወደብ አጠቃቀምንም ስለሚያጠቃልል Port Utilization የሚለው መርህ ከስምምነቱ እንዲወጣ ማሳሰባቸው ነበር። በመጨረሻም ስምምነቱ የወደብ አጠቃቀምን የሚመለከቱ ዝርዝር አንቀጾችን የያዘ በመሆኑና የትራንዚት አገልግሎት የሚለው ጽንሰ ሃሳብ በጅቡቲ ግዛት ውስጥ የሚተላለፉ የኢትዮጵያ ዕቃዎች ስለሚጓጓዙበት ሁኔታ የሚመለከት እንጂ

የወደብ አጠቃቀምን ሙሉ ለሙሉ ስለማይመለከት የኢትዮጵያ ልዑካን ባሳሰቡት መሠረት ሁለቱንም ጉዳዮች እንደሚሸፍን በግልጽ በአንቀጽ 3 ሥር ተመለከተ። የስምምነቱም ርዕስ ጊዜያዊ መሆኑን በሚገልጽ መልኩ Agreement on the Utilization of the Port of Djibouti and Services to Cargo in Transit በሚል ተስተካክሎ እንዲቀረጽ ተደረገ። የስምምነቱ ዘመን ውሉ በሁለቱ መንግስታት ከጸደቀበት ጊዜ አንስቶ ለሦስት ዓመት የሚጸና መሆኑም በአንቀጽ 37 ተመለከተ።

ሌላው ጭቅጭቅ የተነሳው በኢትዮጵያ በኩል ለመርከቦችና ካርጎዎች ለሚሰጡ አገልግሎቶች የሚፈጸመውን ክፍያ በሚመለከት በስምምነቱ አንቀጽ 5(3) ውስጥ ለኢትዮጵያ ካርጎና የኢትዮጵያን ባንዲራ ለሚያውለበልቡ መርከቦች የጅቡቲ ወደብ ተወዳዳሪ (competitive) እና የብልጫ ተጠቃሚነት (preferential) ታሪፍ እንዲሰጥ የሚል ጥያቄ በመቅረብ ነበር። ለኢትዮጵያ ካርጎ competitive እና preferential ተመን ለመስጠት የሚችሉ መሆኑን በመግለጽ የኢትዮጵያን ባንዲራ ለሚያውለበልቡ መርከቦች ግን ተወዳዳሪ ተመን ከመስጠት ውጭ የብልጫ ተጠቃሚነት ታሪፍ እንደማይሰጡ የጅቡቲ ተደራዳሪዎች አበክረው ተከራክሩ። ሃሳባቸውን ማስለወጥ ስላልተቻለም ስምምነቱ የጅቡቲን አቋም ተከትሎ ፀደቀ።

የጅቡቲ መንግስት የወደብ ደንቦችን፣ ታሪፍና ሌሎች ተዛማጅ ጉዳዮችን በተመለከተ ለውጥ ለማድረግ ከፊልጎ በቅድሚያ የኢትዮጵያን መንግስት እንዲያማክር፤ እንዲሁም አዲስ ደንብና ተመን ለማውጣት ሲወሰን ለኢትዮጵያ መንግስት የዘጠና የሥራ ቀናት የቅድሚያ ማስጠንቀቂያ መስጠት እንደሚኖርበት የሚደነግገው አንቀጽ 6 ሌላኛው የውይይት ርዕስ ነበር። በድርድሩ ወቅት የጅቡቲ ወገን የአንቀጹን አስፈላጊነት ጥያቄ ውስጥ አስገብቶት የነበረ ቢሆንም ኢትዮጵያን ማማከሩ ለኢትዮጵያ የመወሰን መብት (veto power) የሚሰጥ ሳይሆን አዲስ የሚወጣው ደንብ ወይም ተመን የወደቡ ዋነኛ ተጠቃሚ የሆነችው የኢትዮጵያን ፍራቻዎች ከግንዛቤ ውስጥ ያስገባ

መሆኑን ለማረጋገጥ እንደሚያገዝ ማብራሪያ ስለተሰጠበት ከመግባባት ላይ ተደረሰ። ገዢ ግን ያቅድሚያ ማስተዋወቂያው ጊዜ ከዘጠና ወደ ስልጣ የሥራ ቀናት እንዲወርድ ሆነ።

ትራንዚት ዕቃ በጅቡቱ ወደብ ላይ ሊቆይ የሚችልበት ጊዜ (port dwelling time) 180 ቀን እንዲሆን በኢትዮጵያ በኩል ቀርቦ የነበረው ሃሳብ ተቀባይነት አግኝቶ በአንቀጽ 8 ውስጥ እንዲካተት ተደረገ። ከዚህ ጊዜ ውስጥ 60 ቀን የችሮታ ጊዜ (grace period) እንዲሆን ኢትዮጵያ ያቀረበችውን ሃሳብ በተመለከተ በተደረገው ውይይት ለገቢ እና ወጪ ዕቃዎች የሚያስፈልገውን የችሮታ ጊዜ በመለያየት ለገቢ 30 ቀን፣ ለወጪ ደግሞ 60 ቀን ሆነ።

የጭነት ማስተላለፍ፣ (freight forwarding)፣ የመርከብ ውክልና (shipping agency) እና ከመርከብ ላይ የማውረድና የመጫን (stevedoring) ሥራዎችን ፈቃድ የሚመለከተውን አንቀጽ በተመለከተ በተደረገው ውይይት የአንድ አገር ዜጋ እነዚህን ክላይ የተጠቀሱትን ሥራዎች በልላው አገር ለማካሄድ ፈቃድ ማግኘት ያለበት መሆኑን የሚያሳይ አንቀጽ በስምምነቱ ውስጥ እንዲካተት በኢትዮጵያ በኩል ሃሳብ ቀርቦ ነበር። በጅቡቱ በኩል የቀረበው ተለዋጭ ሃሳብ ግን ፈቃድ መስጠት የሚገባው በየሃገሩ ብሔራዊ ሕግ መሠረት ሊሆን እንደሚገባው በሚያሳይ መልኩ አንቀጽ እንዲቀረጽ አሳሰበ። በጅቡቱ በወቅቱ በሥራ ላይ በነበረው ሕግ መሠረት የውጭ ዜጎችና ድርጅቶች ከመርከብ የመጫንና ማውረድ ሥራ ለማካሄድ ገደብ የተሰጣቸው በመሆኑ በጅቡቱ ተደራዳሪዎች የቀረበው ሃሳብ ይህን ገደብ በስምምነቱ ውስጥ እንዲንጸባረቅ የታለመ መሆኑን የኢትዮጵያ ልዑክ ቢገነዘብም ይህን የሚዘረዝረው አንቀጽ 9(1) የጅቡቱን ፍላጎት ተከትሎ እንዲወሰን ለመስማማት ተገደደ።

ከዚህ ጋር በተያያዘ አወዛጋቢ የነበረው ጉዳይ የኢትዮጵያ የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት የጅቡቱ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት በጅቡቱ ያካሄደ የነበረውን የጭነት ማስተላለፍ፣ የመርከብ

ውክልና እና የመጫንና ማውረድ ሥራዎች መስጠት መቀጠልን የሚመለከተው ነበር። የኢትዮጵያ ተደራዳሪዎች MTS እነዚህን ተግባራት ማከናወኑን እንዲቀጥል የሚደነግግ አንቀጽ በስምምነቱ አካቶ ለውይይት አቀረበ። ከረጅም ድርድር በኋላ ለMTS የጅቡቱ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት የጭነት ማስተላለፍ፣ የመርከብ ውክልና እና የመጫንና ማውረድ ሥራዎችን በጅቡቱ ማካሄድ እንዲቀጥል የሚደነግግ አንቀጽ 9(2) በስምምነቱ ውስጥ እንዲካተት የተደረገ ሲሆን በጅቡቱ በኩል በመልሱ የተጠየቀው በጅቡቱ ማራታ ይም ትራንስፖርት ድርጅቶች ለሚሰጡ አገልግሎቶች የኢትዮጵያው ወገን ተገቢ ሲነደቱ በቀረቡለት በ15 ቀን ውስጥ የአገልግሎት ክፍያውን እንዲፈጽም የሚደነግግ አዲስ ንዑስ አንቀጽ እንዲካተት ተደረገ።

ኢትዮጵያ በጅቡቱ ወደብ በኩል የምታስመጣቸውን ወይም የምትልካቸውን ዕቃዎች በዓለም አቀፍ ደረጃ ተቀባይነት አለው በተባለው የThrough bill of landing አሠራር መሠረት ለመፈጸም ከዚህ ቀደም የቀረበውን ጥያቄ በድጋሚ በማንሳት የጅቡቱ ልዑካንን ለማሳመን የተደረገው ጥረት ሳይሳካ ቀረ። ይህንን በጅቡቱ ወደብ ተግባራዊ ለማድረግ ከተፈለገም የኢትዮጵያ ካርጎዎችን የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ ድርጅት ብቻ እንዲያጓጉዝ በማስገደድ ለድርጅቱ ሞናፖሊ የሚሰጠው የኢትዮጵያ ብሔራዊ ባንክ መመሪያ በቅድሚያ ሊነሳ ይገባል የሚል ቅድመ ሁኔታም አስቀመጡ። ለዚህ እንደ ምክንያትም ያስቀመጡት የንግድ መርከብ ድርጅቱ መንግስታዊ በመሆኑ የዕቃ ማስተላለፉንም ሥራ መንግስታዊ ለሆነው ለMTS ስለሚሰጠው ይህ ደግሞ የጅቡቱ አስተላላጪዎችንና መንግስትን የሚጎዳ በመሆኑ ነው። የኢትዮጵያን ጥያቄ ለሚሟላት በስተመጨረሻ ያቀረቡት የ50% የማስተላለፍ መብት ለጅቡቱ ኩባንያዎች ይሰጥ የሚለው ጥያቄ በኢትዮጵያ በኩል ተቀባይነት ስላላገኘ በስምምነት ሳይደረስ ቀረ።¹⁸⁵

የኢትዮጵያ የሕዝብ ተወካዮች ምክር ቤት የሚያዝያ 1994ቱን ስምምነት ሰኔ 25 አጸደቀው። የጅቡቱ የሚኒስትሮች ምክር ቤትም ስምምነቱን በጥቅምት 1995 ማጽደቁን

185 ዝሊ ከማህ

አስታወቀ። በሁለቱም መንግስታት በኩል የስምምነቱ አንቀጾች ከዚህ ቀን ጀምሮ ተግባራዊ እንደሆኑ ግንዛቤ ተወስዶ ተግባራዊ እንቅስቃሴዎች ተጀመሩ። ነገር ግን ይህ ስምምነት የጅቡቲ መንግስት በሚያዝያ 1996 ተግባራዊ ያደረገውን የ5 በመቶ የወደብ ታሪፍ ጭማሪ እና የገቢና ወጪ ዕቃዎችን የአፎይታ ጊዜ ወደ 15 ቀን መቀነስ ሊያስተር አልቻለም።

ምዕራፍ ፯

መደምደሚያ

ጅቡቲ በዘመናዊው የኢትዮጵያ ኢኮኖሚያዊ እና ፖለቲካዊ እንቅስቃሴ ውስጥ ወሳኝ ሚና እንዳላት እሙን ነው። ምንም እንኳን ስለ ግዛቱ የተሰጠው ትኩረት ከተቀሩት የጎረቤት አገሮች ጋር ሲወዳደር አነስተኛ ቢመስልም ጅቡቲ በአገሪቱ ህልውና ላይ ከሁሉም የላቀ አስተዋዕኔ ነበራት፤ አላትም። ከሶማሊያና ሱዳን ጋር ሲደረግ የነበረው ትንቅንቅ በአመዛኙ ፖለቲካዊ ይዘት ያለው ሲሆን የጅቡቲ ጉዳይ ግን ስትራቴጂካዊ እና ኢኮኖሚያዊ ሚዛኑ ይደፋል። የኢትዮጵያ የመንግስት መቀመጫ ወደ መካከለኛው የአገሪቱ ክፍል ከተዛወረበት ከ19ኛው ክ/ዘመን መጨረሻ አንስቶ ጅቡቲ ዋነኛው የንግድ ቦር ሆነ። የግዛቱ መጻኢ እድልም ከኢትዮጵያ ህልውና ጋር በብርቱ ተሳሰረ። ይህንን ተከትሎ በአከባቢው በተለይም በጅቡቲ የሚከሰት ማንኛውም ጉዳይ ቸል የማይባል ሆነ፤ ብርቱ ክትትልም ይደረግበት ጀመረ።

በሰሜን ምስራቅ አፍሪካ የተስተዋለው የአውሮፓውያን የቅኝ ግዛት እሽቅድምድም በቀጠናው ለተከሰተው አጠቃላይ ለውጥ የበኩሉን አስተዋጽኦ አበርክቷል። የፈረንሳይ ናፖሊዮን በ18ኛው ክ/ዘመን መጨረሻ አከባቢ ግብዕን ለመያዝ ያደረገው ዘመቻ እና ውጤቱ በአውሮፓውያን መካከል ለዘመናት የዘለቀ ትግልን አስከተለ። በተለይ የስዊዘ ካናልን መከፈት (እ.ኤ.አ. 1869) ተከትሎ እንግሊዝ ግብዕን እና ሱዳንን (የታችኛውን የአባይ ተፋሰስ) መቆጣጠሯ በጊዜው ተቀናቃኛ ለነበረችው ፈረንሳይ የሚዋጥ አልነበረም። የልዕላ ኃያላን ፍትጊያ ተጨማሪ ሦስተኛ አውሮፓዊ ተስፋፊ መንግስት ወደ አፍሪካ ቀንድ እንዲመጣ መንገድ ከፈተ። ጣሊያን በእንግሊዝ ቡራኪ በመታገዝ በቀይ ባህር ደቡባዊ ዳርቻ ላይ መቆናጠጥ ብሎም

ወደ ተራራማው የኤርትራ ክልል መንፈቀቅ ጀመረች። የዚህ ሁሉ ከበባ ቀጥተኛ ሰለባ የሆነችው ኢትዮጵያ ስትሆን በሃይቱ ካጣቻቸው የግዛት ክልሎቿ በተጨማሪ ህልውናዋን ለማስጠበቅ ከሦስቱ አውሮፓውያን ቅኝ ገዢዎች ጋር እጅግ ውስብስብ ትግል ለማድረግ ተገደደች።

ወትሮውንም በአቶማን ቱርክ እና ግብፅ ተጽዕኖ ምክንያት ይታመስ የነበረው የቀይ ባህር የጠረፍ ግዛት ሙሉ በሙሉ በኢጣሊያን ቁጥጥር ሥር ዋለ። ኢትዮጵያም ሉዓላዊ የባህር ቦርቺ - አሰብ እና ምዕዋ - ከእጁ እየወጡ መጡ። እነዚህን ወደቦች ለተወሰኑ ጊዜያት መልሶ መቆጣጠር ተችሎ የነበረ ቢሆንም በአክባቢው በነበረው ሀረ-ኢትዮጵያ ከበባ (አውሮፓውያንን እና የአረብ መንግስታትን ያካተተ) ተፈላጊውን አገልግሎት ሊያበረክቱ አልቻሉም። ይልቁንም የአገሪቱን ሁለንተናዊ ህልውና የተፈታተኑ የግጭት መንስኤዎች ሆኑ። ከዚህ አንጻር የኤርትራ ነፃነት የተወሰነ እፎይታ ቢፈጥርም ከኢትዮጵያ የባህር ቦር ጥያቄ አንጻር ችግሩ በአስተማማኝ እና ፍትሃዊ መንገድ ባለመፈታቱ በቀጣይ ጊዜያት ተጨማሪ ግጭቶች መክሰታቸው ሳይታለም የተፈታ ሃቅ ነው። የመረብ መላሽ (ኤርትራ) መታጣትን ተከትሎ አማራጭ የንግድ መሥመር ማለሱ የግድ ነበር። ሆኖም ጎረቤት ግዛቶች (ሱዳን፣ ኬንያና ሶማሊያ) በእንግሊዝ እና በጣሊያን ቅኝ መያዛቸው ጅቡቱን ብቸኛና ተመራጭ የንግድ ቦር አደረገ። ከግዛቶቹ ነፃነት በኋላም ቢሆን እምብዛም የተሰወጠ ነገር አልነበረም/የለምም።

እስከ 19ኛው ክ/ዘመን መባቻ ድረስ የኢትዮጵያ መንግስታት ትግል በአመዛኙ የአገሪቱን ነፃነትና ህልውና ማስጠበቁ ላይ የተወሰነ ነበር። ይህም እልህ አስጨራሽ ዲፕሎማሲያዊ እና ወታደራዊ መስዋእትነት ጠይቋል። ዲፕሎማሲያዊ ጥረቱ ክርስቲያናዊ ወንድማማችነትን መሠረት ካደረገው የነገስታቱ አቀራረብ አንስቶ ነጥር እስከወጣው የአፄ ምንጊክ አንዱን ልዕላ-ኃይል ከሌላኛው የማቃረን ፖሊሲ ድረስ የዘለቀ ነበር። በሃይቱም በእንግሊዝ መሠረ ተንኮል ከመተብተብ እስከ ድህረ-አድዋው

የራሱ መተማመን ተደርሷል። ምዕራባውያንም የኢትዮጵያን ነፃነት ለመቀበል ተገደዱ፤ ድንበር ለመካለልም እስከመገፋፋት ደረሱ። በወታደራዊው መስክም የግብፅንና የጣሊያንን ወረራዎች መቀልበስ ተቻለ። ነገር ግን እነዚህ ድሎች ሉዓላዊነትን ከማስጠበቅ በዘለለ የአገሪቱን ኢኮኖሚያዊ ነፃነት ሊያረጋግጡ አልተቻላቸውም። ይልቁንም ለጠበቀ ከበባና መገለል ዳረጉ እንጂ። ኢትዮጵያ የባህር ቦር አልባ መሆኗ ለዘመናት ለዘለቀው ድህነትና ጎላቀርነት የበኩሉን ድርሻ አበርክቷል።

ስለ ንግድ ቦር አስፈላጊነት በሁሉም የኢትዮጵያ መንግስታት ዘንድ ግንዛቤ የነበረ ቢሆንም ከላይ በተገለጸው ስልታዊ ከበባ የተነሳ ለተግባራዊነቱ መንቀሳቀስ አስቸጋሪ ሆኖ ቆይቷል። የአገሪቱን ሉዓላዊ ቁመና ለማስጠበቅ የተደረገው ትግል ፋታ ሲያገኝ ደግሞ ዙሪያ ገባው በእንግሊዝ፣ ጣሊያንና ፈረንሳይ ቅኝ ግዛት ሥር ወሎ ነበር። የወቅቱ ብቸኛ አማራጭ ከነዚህ ቅኝ ገዢዎች ጋር በመደራደር መተንፈሻ የንግድ መሥመር ማግኘት ሆነ። ለዚህ በፈረንሳይ ቁጥጥር ሥር ከገባችው ከጅቡቱ የተሻለ አማራጭ አልነበረም።

በዚህ መሐል ፈረንሳዮች በቀይ ባህር ዳርቻ የነበረውን የፖለቲካ ክፍተት በመጠቀም በጅቡቱ ጠረፍ ዳርቻዎች እግራቸውን ተክለው ግዛታቸውን አያስፋፉ ነበር። ከግዛቱ ሠልጣኖች በግዢ ያገኙትን ቁራሽ መሬት በመንተራሰም በክልሉ ቁልፍ የሆነ የቅኝ አስተዳደር መመስረት ቻለ። የአፄ ምንጊክ መንግስት ከአድዋ ድል ማግስት ከፈረንሳይ ጋር በጅቡቱ ጉዳይ ድርድር ለማድረግ ሲገደድም የትኩረት አቅጣጫው (እንደተቀሩት ጎረቤት ግዛቶች ሁሉ) የፈረንሳይን ተስፋፊነት መግታቱ ላይ ነበር። ከሌሎች የድንበር ውሎች በተለየ ግን በጅቡቱ ዙሪያ የኢትዮጵያን ባለቤትነት እና የልዩ ተጠቃሚነት መብት ሊያስረገጡ የሚችሉ አንቀጾችን ማስገባት ተቻለ። አጣብቂኝ ገብታ የነበረችው አገር የተስፋ ጭላንጭል አገኘች። በፀረ-ቅኝ ተገዢነት ትግሉ ወቅት ከፈረንሳይ ጋር ተፈጥሮ የነበረው ወዳጅነት ለዚህ የበኩሉን አስተዋጽኦ አበርክቷል። ድምር ውጤቱም ጅቡቱ የኢትዮጵያ ብቸኛ እና ዋነኛ የገቢና ወጪ ንግድ ቦር መሆኗ ነው።

በጅቡቲ ጉዳይ ላይ የኢትዮጵያና የፈረንሳይ ግንኙነት ልዩ ገዕታ ነበረው። በመጋቢት 1889ኛ ውል አዲ ምንጊክ በወደቡ፣ በባቡር መሥመሩና በአሳል ሐይቅ የኢትዮጵያን የልዩ ተጠቃሚነት መብት ሲያስጠብቁ ፈረንሳይ በበኩልዋ ግዛቱን ለሌላ ሦስተኛ ወገን አሳልፋ ላለመስጠት ግዴታ ገባች። የፈረንሳይ መሠረታዊ ፍላጎት ከጅቡቲ ባሻገር ያለውን የኢትዮጵያን ሐብት መቆጣጠር እንደነበር ግልጽ ነው። እንደ ጣሊያኖቹ ሁሉ በቀይ ባህር ረባዳ በረሃዎች ተወስኖ መቅረቱ ፋይዳው አነስተኛ ነበር። ከጣሊያን ተጋራ እርምጃ በተቃራኒው ግን የኢትዮጵያን ተጠቃሚነት በማረጋገጥ በእጅ አዙር ጥቅማቸውን ማራመድ የፈረንሳይ መንግስታት ተመራጭ አሳሄደ ሆነ። የወዳጅነት እና የትብብር ስምምነቶችን በመፈራረም በኢትዮጵያ የግዛት ክልል ውስጥ የልዩ ተጠቃሚነት መብት ለማግኘት ያደረጓቸው ተከታታይ ጥረቶች ለዚህ ዋና አመላካች ተደርገው ሊወሰዱ ይችላሉ። ለረጅም ጊዜ የዘለቀው የምንጊክና የፈረንሳይ ወዳጅነት ብሎም የጅቡቲ በኢትዮጵያ ምርቶች ላይ ጥገኛ መሆን ለዚህ ጉልህ ድርሻ አበርክቷል።

እስከ አሳል ሐይቅ ብቻ ይደርስ የነበረው የፈረንሳይ ሰማሌ ቅኝ ግዛት አሁን ያለበት የድንበር ዳርቻ ለመድረስ ብዙ ጊዜ አልፏል። አማራጭ ያልነበረውን የኢትዮጵያን ጥገኝነት (በተለይ የጦር መሣሪያ ለማግኘት) በመንተራስ ምንጊክን ማሳመኑ ከባድ አልነበረም። ጅቡቲን በተመለከተ ለአስቸኳይ ስትራቴጂካዊ ጥቅም ሲባል ዘላቂ መብትን አሳልፎ የመስጠቱ አባዜ ከዚህ ይጀምራል። በሃይት እንደታየውም አሁን ለተደረሰበት አጠቃላይ ጥገኝነት ዋናው ምክንያቱ ተከታታይ መንግስታት በሁኔታዎች አስገዳጅነት አሳልፈው በሰጡላቸው መብቶች ሳቢያ ነው።

የአዲ ኃይለ ሥላሴ መንግስትም ቢሆን ጅቡቲን በተመለከተ ያደረጋቸው ድርድሮች ከተጽዕኖዎች የፀዱ አልነበሩም። የፈረንሳይን ወዳጅነት እና በጎ ፈቃድ ማግኘቱ የኢትዮጵያን ጥቅሞች ለማረጋገጥ ወሳኝ ነበር። ይህ በተለይ ከነፃነት በኋላ

አጋዴንንና ኤርትራን ለማስመለስ በተደረገው ትግል ውስጥ ትልቅ ሚና ተጫውቷል። አፋምቦን ለማስመለስ ከተደረገው ርብርብ ባሻገርም ሌሎቹ ነጥቦች በለዙብታ ለመያዣቸው ዋነኛው ምክንያት ይህ ፈረንሳይን ወዳጅ አድርጎ የማቆየቱ ፍላጎት ነበር። የኤርትራና ጅቡቲ ድንበርን በመካለሉ ሃይት የታየው ቸልተኝነት የዚህ አሳቤ አንዱ ነጻብራቅ ተደርጎ ሊወሰድ ይችላል። አጠቃላይ ውጤቱም በጥቂት ክሎ ሜትሮች ይቆጠር የነበረው የፈረንሳይ ቅኝ ግዛት ለታለመለት ዓላማ በቂ የሆነ የግዛት ክልል ማግኘቱ ነው። ኢትዮጵያም ዋነኛ የመደራደሪያ አቅማን (ፈረንሳይን በጠባብ ግዛት አፍኖ ማስቀረት) አሳለፋ ሰጠች። ጅቡቲ ድንበር እና ህጋዊ ሰውነት አበጀ።

የፈረንሳይን ይሁንታ ለማግኘት ሲባል የተጀመረው የኢትዮጵያ መንግስታት ጥቅምን አሳልፎ የመስጠት በጎ ፈቃድነት እስከ 1966ቱ አብዮት ዘልቋል። የቅኝ ግዛት ዘመን አብቅቶ ፈረንሳይ ጅቡቲን ስትለቅ ግዛቱ ለኢትዮጵያ ይመለሳል የሚለው እምነት በመሪዎቹ ዘንድ ተአማኒነት ማግኘቱ በጉልህ ተንጸባርቋል። በጅቡቲ የውስጥ ፖለቲካው እየተጠናከረና የግዛቱ ፖለቲካ ከሚፈለገው መሥመር እየወጣ በመጣበት ወቅት እንኳን ፈረንሳይን ያለማስቀየሙ አሳቤ ጎልቶ ይታይ ነበር። የፖለቲካ መሪዎቹ ወደ ሶማሊያ ያዘነበለ ፖሊሲ ማራመዳቸው ግልጽ እየሆነ በመጣበት፣ የሶማሊያ ሪፐብሊክ የተስፋፊነት እርምጃ አመርቂ ውጤት እያመጣ እንደሆነ በተጨማሪም እየተስተዋለ፣ ኢትዮጵያ የምታራምደው የግዛት ይገባኛል አቋም በአህጉሩና በተቀረው የዓለም ማህበረሰብ ዘንድ ተቀባይነቱ እየቀዘቀዘ መሆኑ እየታወቀ፣ ፈረንሳዮች ከቃላቸው ይልቅ ጥቅማቸውን ለዘለቁታው ለማስጠበቅ የተለያዩ አማራጭ መጠቀማቸው በግልጽ እየተስተዋለ ወዘተ የቅኝ ገዢውን አመኔታ እና ይሁንታ መሻቱ የኢትዮጵያ መተማመኛ ተደርጎ ሲወሰድ ቆይቷል።

የጅቡቲ መጻኢ እድል ከኢትዮጵያ ፍላጎት እያራገጠ የመምጣቱ እውነታ አገሪቱ ለረጅም ጊዜ ያራመደችውን ፈረንሳይን ያለማስቀየም ፖሊሲ ሊለውጠው አልቻለም። ምንም

እንኳን ግዛቱን የኢትዮጵያ ሉዓላዊ አካል አድርጎ ማመኑ እና ከፈረንሳይ መልቀቅ በኋላ ብቸኛው አማራጭ ወደ እናት አገሩ መቀላቀል መሆኑ ብይፋ ቢገለጽም ይህንን ለመተግበር የተወሰዱ እርማዳዎች ግን አመርቁ ነበሩ ለማለት አያስደናርም። በተደጋጋሚ እንደታየው ቁልፍ በሆኑ የታሪክ አጋጣሚዎች የአገሪቱን ጥቅም ከሚያስፈጽሙ ውሳኔዎች ሽርተት ተባለ። ዋነኛ ምክንያት የነበረው ደግሞ ፈረንሳይን ላለማስቀየም ነበር። ፕሬዚደንት ቻርለስ ደጎል ለአፄ ኃይለ ሥላሴ በገቡት የተስፋ ቃል ላይ የተጣለው ጭፍን እምነት በሃይቱ ዙሪያ ትልቁን ቦታ ይዞ ቆይቷል። ይልቁንስ ከፈረንሳይ ጋር በመቀናጀት የግዛቱን ፖለቲካዊና ኢኮኖሚያዊ ቁመና ለመቅረጽ ተሞክሮ እንጂ።

ኢትዮጵያ ያቋቋመችው የጅቡቲ ነፃ አውጭ ንቅናቄ ዓላማ እና እንቅስቃሴ ለዚህ ክርክር ዋነኛው አስረጂ ነው። ንቅናቄው በድራጃዎ ሲመሠረት ዓላማው ግዛቱን ነፃ ማውጣት ወይም ወደ ኢትዮጵያ መቀላቀል አልነበረም። ምናልባት ከነዚህ መካከል አንዱን አጠንክሮ ይዞ ቢሆን ኖሮ የታሪክ ፍላጎት ሌላ አቅጣጫ ሊይዝ ይችላል ነበር። ይልቁንስ የሞቃዲሾ ባላንጣው በአ.አ.ድ. ነፃ አውጭ ኮሚቴ ውስጥ ያገኘውን ተሰማኝነት ማዳከም የተከረት አቅጣጫው እንዲሆን ተደረገ። ይህንንም ተከትሎ ስለግዛቱ በተደረጉ ሁለንተናዊ የፖለቲካ ትግሎች ውስጥ የተጫወተው ሚና እዚህ ግባ የሚባል ሳይሆን ቀረ። በደካማ አመራር እና በጎሳ ፖለቲካ ሽኩቻ መሸመድመዱ እና የኢትዮጵያ አለቆች የተቀዛቀዘ አቀራረብ ለንቅናቄው ጥርስ አልባነት ጉልህ ድርሻ አበርክቷል። በኢትዮጵያ በኩል ለዚህ ዋነኛው ምክንያት ፈረንሳይን ላለማስቀየም የተያዘው አቋም ነበር። የንቅናቄው መጠናክር ወሳኝ በነበረበት ወቅት እንኳን ይህንን ለማድረግ አልተቻለም።

እስከ 1967 ድረስ ኢትዮጵያ የተከተለችው አካሄድ ተግባራዊ ገዕታ አልነበረውም ብሎ በደምሳሳው ማጣጣሉ ሚዛናዊ ሳይሆን ይችላል። አገሪቱ በተለይ በወደቡና በባቡር ሐዲዳ ዙሪያ ያስከበረቻቸው የልዩ ተጠቃሚነት መብቶች

በቀላሉ የሚታዩ አልነበሩም። ከአንድ አውሮፓዊ ቅኝ ገዢ ጋር ተደራድሮ እና አሳምኖ ይህንን ማግኘቱ ብሎም ለረጅም ጊዜ አስጠብቆ ማቆየቱ በየትኛውም መመዘኛ ትልቅ ድል ነው። ፈረንሳይን ወዳጅ የማድረግ አማራጭ በወቅቱ ጅቡቲንም ሆነ ሌላ ግዛት ለማስመለስ የሚያስችል ወታደራዊና ፖለቲካዊ አቅም ካለመኖሩ እውነታ ጋር ሲነፃፀር የኢትዮጵያ መንግስታት አካሄድ በእርግጥም ነገራዊውን ሁኔታ ያገናዘበ ነበር ማለት ይቻላል። ወደቡ በእርግጥም የጅቡቲ ሳይሆን የኢትዮጵያ መሆን ችሎ ነበር። የባቡር ሐዲዳም እንደዚሁ። ትልቁ ችግር ግን ይህንን መብት ለዘለቄታው ማስቀጠል አለመቻሉ ነው።

የጅቡቲን ዕድል ከፈረንሳይ በጎ ፈቃድ ጋር አቆራኝቶ ማለቡ ኢትዮጵያ ከነበራት ግዛቱን የመጠቅለል ፍላጎት ጋር እምብዛም የሚጣጣም አልነበረም። በተደጋጋሚ የቀረቡ ተጨባጭ የድርጊት መርሐ ግብሮች ቸል ተባሉ። ዋነኛ ትኩረት የተሰጠው በግዛቱ የደንክል (አፋር) የቁጥር እና የሥልጣን የበላይነትን የማረጋገጠው እንቅስቃሴ ነበር። በተደጋጋሚ በተከናወኑ ጥረቶች አማካኝነት በጅቡቲ ከነገራዊው እውነታ በተቃራኒው የአፋሮች ቁጥር ከኢሳዎች የበለጠ አድርጎ ማስመዘገብ ተቻለ። ሂደቱም በግዛቱ የውስጥ ፖለቲካ ውስጥ ኢትዮጵያ የበኩሏን ድርሻ እንድትወጣ አስቻላት። ወደ ለማሊያና ፓን-አረብ ርዕዮተ ዓለም ያዘነብሉ ፀረ ኢትዮጵያ አቋሞችም በአስተማማኝ መልኩ ተጨናገፉ። በተደጋጋሚ የተከናወኑ የጅቡቲ ህዝብ ውሳኔዎችና የምክር ቤት ምርጫዎች የኢትዮጵያን ፍላጎት ከማስጠበቅ አንፃር በታቀደላቸው መሥመር እንዲከናወኑ ተደረገ። ነገር ግን የደንክሎቹ ፖለቲካዊ ንቃተ ህሊና እና አደረጃጀት ከተቀናቃኞቻቸው አንፃር በእጅጉ የተዳከመ መሆኑ የኢትዮጵያን ፍላጎት ከታለመለት ግብ ለማድረስ እንቅፋት መሆኑ አልቀረም።

በንጉሱ ዘመን የታቀዱ ትልሞች ከግብ ሳይደርሱ እና የጅቡቲ መጻኢ ዕድል እየተወሰነ በመጣበት ወቅት በኢትዮጵያ የመንግስት ለውጥ ተደረገ። የ1966ቱ አብዮት በኢትዮጵያ ያስከተለው ሥር ነቀል ለውጥ አገሪቱ በጅቡቲ ጉዳይ ላይ

ስትከተለው በነበረው መሥመር ላይም የበኩሉን ተዕዕኖ ማሳደሩ አልቀረም። እንደአብዛኛው ሕብረቶች ጋራ አዲሱ የሥልጣን አካል የቀደመ መንግሥታትን ይከተሉት የነበሩትን የውጭ ፖሊሲ በማጣጣል ተለዋጭ ሥልት ለመቀየስ ጥረት አድርጓል። ወታደራዊው ደርግ ገጥሞት ከነበረው ርዕዮተ-ዓለማዊ ፈተና እና ውስጣዊና ውጫዊ ተቃውሞ ለማምለጥ ያደረጋቸው መናጨርጨርች በጅቡቲ ጉዳይ ባራመዳቸው መርሆዎች ላይም መንፀባረቁ እሙን ነው። ይህም በግዛቱ ወሳኝ የሆነ የፖለቲካ ለውጥ ይካሄድበት በነበረ ወቅት ከታየው ቸልተኝነት እስከ ግብታዊው የጅቡቲን ነፃነት መቀበል የደረሰ ፖሊሲ ይዘልቃል። የግዛቱ ነፃነት የማይቀር መሆኑ የታመነ ቢሆንም ደርግ የግዛቱን ለ-ዓላዊነት በይፋ የተቀበለበት አቢይ ምክንያት በውስጥ ፖለቲካ ሲታመስ ላባክናቸው ወሳኝ ጊዜያት እንደ ማካካሻ (compromise) መሆኑን መገመት አያዳግትም።

የአገሪቱ መንግሥታዊ መዋቅር በአብዮታዊ ሶሻሊዝም ፍልስፍና መቃኘቱ በክልሉ አጠቃላይ የትብብር እና የወዳጅነት ቀመር ላይ ጉልህ ለውጥ አስከተሏል። በምዕራባዊያን ይሁንታ በተለይም በፈረንሳይ በጎ ፈቃድ ላይ የተመሰረተው ኢትዮጵያ በጅቡቲ ላይ የነበራት የተጠቃሚነት መብት ከ1967 በኋላ ትልቅ እንቅፋት ገጠመው። በተለዋጭ የሰማሌና የሱዳን አፍቃሬ ምዕራብ መሆን ብሎም ወዳጅ የነበረው የኬንያ መንግስት የኢትዮጵያን መሠረታዊ ለውጥ መጠራጠሩ ወዘተ አገሪቱን ባይተዋር ማድረግ አልቀረም። ደርግ ገጥሞት ከነበረው የመደብ ትግል ፋታ ባገኘበት ወቅት ግን የጅቡቲ ግዛት ነፃ መንግስት ወደመሆን ከመሸጋገሩም ባሻገር አፍቃሬ ሞቃዲሾ ሆኖ ነበር። ይህም ግዛቱን በሶማሊያ ተጽዕኖ ሥር ከማዋሉም ባሻገር የጅቡቲ መንግሥት ፀረ-ኢትዮጵያ እርምጃ እንዲወስድ አበረታታው። በኢትዮ-ሶማሊያ ጦርነት ወቅት የሐሰን ጉሌድ አፕቲዶን መንግሥት የተከተላቸው አሉታዊ ፖሊሲዎች ለዚህ ዋቢ ናቸው።

ከአጠቃላይ የዓለም ፖለቲካ አካሄድ እና በክልሉ ከተከሰተው ለውጥ አንጻር ኢትዮጵያ ጅቡቲን እንደ ለ-ዓላዊ ግዛቷ በመቁጠር ስታራምደው የነበረውን ፖሊሲ መቀጠሉ ተዓማኒነት እንደማይኖረው መረዳቱ አይከብድም። ግዛቱን የኢትዮጵያ አካል ለማድረግ ብቸኛው መንገድ ወታደራዊ እርምጃ መውሰድ እንደነበረም ይታወቃል። ይህንን ለማስፈጸም ደግሞ ወታደራዊው መንግሥት አቅም አልነበረውም። የሶማሊያን ወረራ በመቀልበሱ ላይት አገሪቱ የገባችበት አጣብቂኝ ለዚህ በቂ ዋቢ ነው። የጅቡቲ ነፃ አገር መሆን የማይቀር የታሪክ ሂደት አካል ነበር። ከዚህም አንጻር ዋነኛው የደርግ ፖሊሲ ድክመት ግዛቱ ነፃነት ያገኘበትን መንገድ ለመቆጣጠር አለመቻሉና የኢትዮጵያን ዘላቂ ጥቅሞች ለማስከበር በቂ ዋስትና አለማበጅቱ ነው። ከፊት ጀምሮ ሲፈራ የነበረው በጅቡቲ ፖለቲካ የሶማሊያ ተጽዕኖ ማየል በይፋ ታየ። አለኢትዮጵያ ህልውና የለውም የተባለው ግዛት ለሶማሊያ ወረራ ተጥተኛ ያልሆነ ድጋፍን ሰጠ። በአስቸጋሪው ወቅትም በወደቡና በምድር ባቡሩ የጦር መሳሪያና ሌላም አስፈላጊ ቁስ እንዳይገባ ከለከለ። ጅቡቲ ነፃ መሆኑ ሳይሆን የግዛቱ መንግሥት ከመጀመሪያው የተከተለው አሉታዊ ፖሊሲ የደርግን ስሌት ልክ አለመሆን በግልጽ ያመለክታል።

የጅቡቲ ፖለቲካ በኢሳ-ሶማሌ ጎሳ አጠቃላይ ቁጥጥር ሥር መዋሉ፣ የዚያድ ባሬ የተስፋፊነት ፖሊሲ በኢትዮጵያ ላይ ትልቅ አደጋ እየጋረጠ መሆኑ፣ ከፈረንሳይ መንግሥት ጋር የተደረጉ የትብብር ንግግሮች አጥጋቢ ውጤት አለማስገኘታቸው፣ ከአሰብና ምጽዋ በበለጠ የጅቡቲ ወደብ እና የባቡር መሥመሩ ለኢትዮጵያ ህልውና ወሳኝ መሆናቸው መታመኑ ወዘተ ጅቡቲን በተመለከተ በ1960ቹ መጨረሻ ለታየው የደርግ ፖሊሲ መነቃቃት አስተዋጽኦ አበርክቷል። ይህንንም ተከትሎ የአፋር ጎሳ አባላትን በጅቡቲ ፖለቲካ በንቃት እንዲሳተፉ የማደራጀት፣ የግዛቱን መሪዎች ከሶማሊያ የመነጠል፣ ወደቡንና የባቡር ሐዲዱን በጋራ ተጠቃሚነት መርህ መሠረት አገልግሎት ላይ ማዋል ወዘተ ያካተቱ የድርጊት መርሐ ግብሮች ተነድፈው ለተግባራዊነታቸው የጅቡቲን በጎ ፈቃድ ለማግኘት እንቅስቃሴ ተጀመረ። ነገር ግን የቀደመው የግንኙነት ሠንሠለት ተበጥሶ

ስለነበርና የጅቡቲ መሪዎችም የመደራደር አቅማቸውን ልክ ተረድተውት ስለነበር የቶራላገው ውጤት እስኪገኝ ላቅ ያለ ትግልን መጠየቁ አልቀረም። ጅቡቲ ከኢትዮጵያ የፖለቲካ በጎ ፍቃድ መነጠሉ ግልጽ ሆነ፤ ይልቁንም የግዛቱ መሪዎች የራሳቸውን ፍላጎት በኢትዮጵያ ላይ ለመጫን ተነሳሽነቱም ሆነ አቅሙ እንዳላቸው አሳዩ።

ኢትዮጵያ በጅቡቲ ላይ የነበራትን ተሰማኝነት ለመመለስ ብሎም የግዛቱ መሪዎች ዘለቁታዊ ጥቅማቸው ከኢትዮጵያ ጋር የተሰሰረ መሆኑን ለማስረዳት ዘርፈ ብዙ ትግል ጠይቋል። ከሶማሊያ ጋር የተደረገው ጦርነት እና የኢትዮጵያ አሸናፊነት በተለይ የተለዩ መንግሥት የመረጠው የወገንተኝነት መንገድ የተሳሳተ እንደነበረ ጉልህ አመላካች ሆኗል። በጦርነቱ ማግስትም ኮሎኔል መንግስቱ ሶማሊያ ጅቡቲን ለማጥቃት ከሞከረ ጦራቸውን ለዳግም ውጊያ እንደሚያሰልፉ በይፋ መግለጻቸው ዋነኛ መልዕክቱ ለጅቡቲ እንደነበር መገመት ይቻላል። የአፋር ወጣቶችን የማሰልጠንና የማስታጠቁ እንዲሁም የጎሳውን ፖለቲከኞች በተለያዩ ፓርቲዎች የማደራጀቱ ሥራም በግዛቱ የውስጥ ፖለቲካ ላይ ኢትዮጵያ ልትጫወት ለምትችላት አሉታዊም ሆነ አዎንታዊ ሚናዎች አመላካች ነበር። የአሰብ ወደብን የማጠናከሩ ጥረት፣ የአሰብ አውራጃን ወደ ልዩ አስተዳደር ክልል የማሳይጉ እርምጃ እና አዲስ የባቡር መሥመር ለመዘርጋት መወጠኑም የበኩሉን ጫና ማሳደሩ አልቀረም። ድምር ውጤቱም ጅቡቲያውያን ከኢትዮጵያ መልካም ፈቃድ የተነጠለ ህልውና ሊኖራቸው እንደማይችል እና ተቃራኒው መንገድም አፍራሽ ገጽታው እንደሚያመዘን እንዲረዱ አደረጋቸው። በ1970ቹ እና በ1980ቹ መጀመሪያ የታየው የመተባበርና የመግባባት መንፈስ ከዚህ የመነጨ ነበር።

አጠቃላይ ውጤቱም ሁለቱም አገራት በጋራ ተጠቃሚነት መንፈስ መንቀሳቀስ መጀመራቸው ነው። ኢትዮጵያ ያለ ጅቡቲ ወደብና የምድር ባቡሩ ህልውናዋ በአጅጉ አጣብቂኝ ውስጥ እንደሚወድቅ አመነች። ከብሔራዊ ወደቦቿ በበለጠ የጅቡቲው በር ወሳኝ ፖለቲካዊና ኢኮኖሚያዊ ጠቀሜታ እንዳለው ከግንዛቤ ተወሰደ። በጅቡቲ በኩልም የግዛቱ ኢኮኖሚ ሙሉ በሙሉ የኢትዮጵያ ጥገኛ እንደሆነ፤ ፖለቲካውም ቢሆን በኃይሉ

ጎረቤታቸው በጎ ፈቃድ ላይ የተመሠረተ እንደሆነ ታመነ። ኢትዮጵያ ለዘለቁታው ወደቡንና የምድር ባቡሩን ላለመጠቀም ብትወስን መገዳታቸው እንደማይቀር ብሎም አገሪቱ ከአፋር ጎሳ ፓርቲዎች ጋር ያላት ትብብርም የግዛቱን የውስጥ አስተዳደር የማተራመስ አቅም እንዳለው መገመቱ ብዙም አላዳገታቸውም። በወደቡና በምድር ባቡሩ ዙሪያ የተደረጉ ስምምነቶችም እነዚህን መሠረታዊ ነጥቦች ከግምት ያስገቡ ነበሩ። በደርግ የመጨረሻ አሥር ዓመታት ውስጥም በሁለቱ መንግሥት መካከል በጋራ ተጠቃሚነት መርህ ላይ የተመሠረተ ጥብቅ ወዳጅነት እንዲፈጠር ሆነ።

እንደ 1960ቹ አጋማሽ ሁሉ በ1983 በኢትዮጵያ የተከሰተው የመንግሥት ለውጥ በሁለቱ አገራት ግንኙነት ላይ ተጽዕኖ ማሳደሩ አልቀረም። በጋራ ድንበርቻቸው ላይ የተከሰተው የአፋር ንቅናቄ እና ይህንንም ተከትሎ የተስተዋለው መወንጃጀል፣ የኢትዮጵያ መንግስት ከአዲሲቷ ኤርትራ ጋር የፈጠረው ጥብቅ ወዳጅነት እና የአሰብ ወደብን የመጠቀም መብት በጅቡቲ ላይ ያሳደረው ስጋት፣ ኢትዮጵያና ኤርትራ በጥምረት በቀጠናው ፖለቲካ (በተለይ በሶማሊያና ሱዳን ጉዳይ) ውስጥ የነበራቸው ሚና ወዘተ ለጥርጣሬውና መቃቃሩ አስተዋጽኦ አበርክቷል። ኢትዮጵያና ጅቡቲ የተረጋጋ የግንኙነት መሥመር ከመዘርጋታቸው በፊት የተለመደውን የውኸርነበር ጊዜ ማሳላፍ ነበረባቸው። ነገር ግን ቆይቶ የተመሠረተው መግባባት ረጅም እድሜ አልነበረውም። የኢትዮ-ኤርትራ ጦርነት እንደቀደመው የኦጋዴን ጦርነት ሁሉ የሁለቱን አገራት ግንኙነት ብብርቱ ፈተነ። ጅቡቲ በይፋ ያራመደችው የገለልተኝነት መርህ እና የፕሬዚደንት ጉሌድ አፕቲዶን የሸምጋይነት ሚና (በጎሳ ከፕሬዚደንት አሳያስ ጋር በድንበር ጉዳይ ቅራኔ ውስጥ መግባታቸው ላይቀር) በጦርነቱ ሂደት ኢትዮጵያ በጅቡቲ ወደብ እንደፈለገችው እንዳትጠቀም ምክንያት ሆነ።

በ1969/70 የኦጋዴን ጦርነት እና በ1990-92 የኢትዮ-ኤርትራ ጦርነት ወቅት እንደተስተዋለው በግጭቶቹ ጅቡቲ

የገለልተኝነት ፖሊሲ እንደምታራምድ አስታውቃ ነበር። የግዛቱ መሪ ጉሌድ ኦፕቲዶንም በነገህ ወቅቶች የተወሰነ የአስታራቂነት ሚና ለመጫወት መሞከራቸው አልቀረም። ከአፍሪካ ቀንድ ውስብስብ የአገራት የግንኙነት ታሪክ አንፃር አጣብቂኝ ውስጥ ላለመግባት ይህ የገለልተኝነት መርህና የሸምጋይነት ሚና ሁሉም የክልሉ መንግስታት በተለያዩ ጊዜያት ሊተገብሩት ተንቀሳቅሰዋል። ዋናው ነጥብ ግን የጅቡቲ ገለልተኝነት በአንድም ይሁን በሌላ መልኩ ፀረ-ኢትዮጵያ ገጽታን መላበሱ ነው። ለዚህም በሁለቱም የችግር ወቅቶች አገሪቱ ራሷን ለመከላከል በአስቸኳይ የምትፈልጋቸው የጦር መሳሪያዎችና ሌሎች ቁሳቁሶች በወደቡ እንዳይሰተናገዱ ወይም በፍጥነት እንዳይተላለፉ መደረጋቸው አንዱ ማስረጃ ነው። የሶማሊያን ወረራ ለመቀልበስ የተቻለው መሳሪያ በአውሮፕላን በማንጓዝ እንደነበርና ለጦርነቱ ፍጆታ በእጅጉ ይፈለግ የነበረው ከወዳጅ መንግስት የተገኘ ድፍድፍ ነዳጅ የአሰብ ወደብ ሊያስተናግደው ስላልቻለ በደቡብ የመን እንዲከማች መደረጉ የጅቡቲን የገለልተኝነት እሴቱ ተአማኒነት ከጥርጣሬ ያስገባል። ተመሳሳይ እክሎች በቅርብ ጊዜም መከሰታቸው የኢትዮጵያን ዘላቂ ጥቅሞች በተመለከተ የግዛቱን ዘላቂ የወዳጅነት አቋም ለመጠራጠር መንገድ ይከፍታል።

ከዚህም በተጨማሪ የኢትዮጵያ መንግስታት ያራምዷቸው የነበሩ የኢኮኖሚ ፖሊሲዎች ከፈጠሯቸው መወሰን ላይ ባሻገር በጅቡቲ በር አንደተፈለገው ለመጠቀም አለመቻሉ በአገሪቱ ላይ አሉታዊ ገጽታ ማሳደሩ አልቀረም። የምጽዋና አሰብ ወደቦች ናሩም አልኖሩ በጅቡቲ ወደብና በባቡር መሥመሩ ለመገልገል አለመቻል በኢትዮጵያ ላይ ዘርፈው በዙ እክል ሲፈጥር ቆይቷል። በየዘመናቱ የተከሰቱ የፍጆታ እቃዎች እጥረት እና የዋጋ ግሽበት ለዚህ ዋነኛው ማስረጃ ተደርጎ ሊወሰድ ይችላል። በተለይ ከ1992 በኋላ የተስተዋለው የነገር ውድነት መሠረታዊ መገለጫ የአገሪቱ የውጭ ንግድ ግንኙነት በጅቡቲ መልካም ፍቃድ ላይ የተመሠረተ ስለነበር ነው። ጊዜው ደግሞ የግዛቱ መሪዎች ይህን የወሳኝነት ሚና የተገነዘቡበትና በምልዓት ለመተርጎም መንቀሳቀስ የጀመሩበት ነበር።

የኢትዮጵያ ጥገኝነት ሌላው ገዕታ አገሪቱ የተፈለገውን ያክል የውጭ ኢንቨስትመንት መሳብ ያለመቻላ ነው። ከዚህ ረገድ በተለይ ከ1992 በኋላ የተደረጉ ጥረቶች በተጠበቀው ደረጃ ላለመሳካታቸው አንዱ ምክንያት የኢትዮጵያ ወደብ አልባነት የሚያስከትለው ተጨማሪ ወጪ ነው። አገሪቱ ያላት እምቅ አቅም እና ርካሽ የሰው ኃይል በምንም መልኩ በሁለተኛ ወገን የባህር በር በኩል የሚደረገው መተላለፍ (ያውም ለአስተማማኝነቱ ሙሉ ዋስትና ለማይሰጥ) የሚያስከትለውን ከፍተኛ ወጪ ሊያካክስ አልቻለም። የውጭ ባለሥራዎችን ለመሳብ የተደረጉ ጥረቶችም ለመጨመቹ ጊዜያት በዚሁ ዓይነት መቀጠላቸው ሳይታለም የተፈታ ነው።

ኢትዮጵያውን ለዘመናት እንዳያሯቸው የተመጁቸው ከባድ ኢንዱስትሪዎች፣ ፋብሪካዎችና ቀጥተኛ የመተላለፊያ መስመሮች እውን እንዳይሆኑ ከጅቡቲ ጋር ያለው የግንኙነት መወሰን የበኩሉን ድርሻ ሲያበረክት ቆይቷል። ይህም ዕውነታ አጠቃላይ የአገሪቱ ኢኮኖሚ ከእጅ ወደ አፍ በሆነ ኋላ ቀር ግብርና ላይ ብቻ የተመሠረተ አደረገው። መንግስታት ለግል የፖለቲካ ፍጆታዎቻቸው ማሟያነት አግዝፈው ያቀረቧቸው ፋብሪካዎችም ቢሆኑ ከጨርቃ ጨርቅ፣ መጠጥና ሲሚንቶ ውጤቶች ማምረቻነት ያለፉ አልነበሩም። የሕዝብ ቁጥሯ በእጅጉ ለጨመረባትና የዕለት ተዕለት የሸቀጥ ፍላጎቷ ላሻቀበባት አገር ከተፈጥሮ የሚገኘው ቀጥተኛ ምርት በቂ ሊሆን አይችልም። ለዘመናዊ ህይወት ግብዓት የሚሆኑ ቁሳቁሶችን ጨምሮ ነዳጅና ሌሎች የግንባታና የፍጆታ ዕቃዎችንም ከውጭ ማስገባት የውዴታ ግዴታ ይሆናል፤ ያውም በኪራይ ወደብ በኩል። በኢትዮጵያ የተመረቱትንም ከማንጓዣ ዋጋ ውድነት የተነሳ በውጭ ገዢ ተወዳድሮ ለመሸጥና ትርፍ ለማግኘት ከማይቻልበት ደረጃ ተደርሷል። የጅቡቲ መንግስት በተከታታይ ያሳየውና እያሳየውም ያለው የወደብ ታሪፍ ጭማሪና ሌሎችም መሰናክሎች የኢትዮጵያን ትልልቅ ኢንዱስትሪዎችን የማስፋፋትና የውጭ ባለሥራዎችን የመሳብ ምኞት ከማሰናከሉ አንጻር ጉልህ ድርሻ እየተጫወተ ቆይቷል።

ላለፉት ሃያ ዓመታት በግልጽ እንደተስተዋለው ጅቡቲ በኢትዮጵያ ጥቅሞች ላይ ያላት የወሳኝነት ሚና በእጅጉ እየጎለበተ መጥቷል። በተለይ ከኢትዮ-ኤርትራ ጦርነት ማግስት ሁኔታው እየከፋ መምጣቱ እሙን ነው። ለዚህ ዋናው ምክንያት ተደርጎ የሚጠቀሰው የአገሪቱ ወደብ አልባ መሆን እና ሙሉ በሙሉ በጅቡቲ በር ላይ ጥገኛ መሆኗ ነው። ከዚህም አንጻር በተለዋጩ ለግዛቱ በምናቀርባቸው ምርቶች አማካኝነት (ጫት፣ ፍራፍሬ፣ ስካር ወዘተ) ይገኝ የነበረው ተሰሚነት ተመጣጣኝ የሆነ ሚዛን ሊደፋ አልቻለም። በጅቡቲ የውስጥ ፖለቲካ ውስጥ የነበረን ሚናም በእጅጉ ተመናምኗል። በመሆኑም ለተከታታይ የወደብ ታሪፍ መጨመርና በጅቡቲ መልካም ፈቃድ ሥር የመዋል እጣ ፈንታ የመዳረጋችን እውነታ እያፈጠጠ መጥቷል። ይህንን ለመቀነስ አማራጭ የጎረቤት አገራት ወደቦችን (ሱዳን፣ ሶማሊላንድ እና ሞምባሳ) ለመጠቀም እንቅስቃሴ ቢኖርም አንጻራዊ ወጤታቸው ወደፊት የሚታይ ይሆናል። ግን የጅቡቲን ሁለንተናዊ ስትራቴጂካዊ ጠቀሜታ ይተካሉ ብሎ ማሰብ አስቸጋሪ ነው። የግል ወደብ ከማግኘት በመለስ ጅቡቲ ምትክ የሌለው የኢትዮጵያ የውጭ ንግድ በር ሆኖ መቀጠሉ አያጠራጥርም። ስለሆነም በረጅም የትግል ጥረቶች የተረጋገጡ ታሪካዊ እና ተፈጥሮአዊ መብቶችን ማስከበርና ማስቀጠሉ የዚህ ትውልድ ኃላፊነት ይሆናል።

ከታሪክ ሂደቱ ጅቡቲን በተመለከተ ሁሉም የነበሩና አሁንም ያሉ ነገራዊ እውነታዎችን (constants) እና እንደ መንግሥታቱና የአካባቢው ነገራዊ ሁኔታ የሚለዋወጡ ክስተቶችን (variables) መለየት ይቻላል። ከዳግማዊ ምንጊክ ጀምሮ እስከ ጊዜያችን የነበሩ የኢትዮጵያ መንግስታት ከሚያራምዱት የውጭ ፖሊሲ እና ከሚከተሉት መርህ የመነጨ አካሄድ ሲያራምዱ ቆይተዋል። ጅቡቲን እንደ ሉዓላዊ የኢትዮጵያ ግዛት ከሚቆጥረው የመጀመሪያው አቋም አንስቶ ያሉ የፖሊሲ ለውጦች እንደ መንግሥታቱ እሳቤና መርህ የሚቀያየሩ ናቸው። ይህንንም ተከትሎ ግዛቱን በተመለከተ ኢትዮጵያ የተከተላቸው ወጥ ፖሊሲ እንዳልነበር መገንዘብ ይቻላል። ይልቁንም ሁሉም

የመንግስት/አገራቸውን ጥቅም ለማስጠበቅ ካላቸው የጋራ ግንዛቤ በመነጨ የየራሳቸውን መንገድ ለመተግበር መረጡ እንጂ።

ሁሉንም መንግሥታት የሚያመሰግናቸው ነገር ቢኖር የጅቡቲ በር ለአገሪቱ ህልውና አማራጭ የሌለው የባህር በር መሆኑን መረዳታቸው እና ይህንንም ለማስቀጠል መንቀሳቀሳቸው ነው። ወደቡን እና የምድር ባቡሩን ለዘለቄታው ለመገልገል ሲባልም ከተለያዩ የግዛቱ ባለሙሉቶች ጋር የጥቅም ድርድር (concessions) ለማድረግ ተገደዋል። አዬ ምንጊክ በቀይ ባህር ደቡባዊ ጠረፍ ለፈረንሳይ ከፈቀዱት ተጨማሪ ግዛት አንስቶ በተለያዩ ጊዜ የተስተዋለው ለጅቡቲ ፖለቲከኞችና መንግሥታት የተደረጉ የመሬት ስጦታዎች፣ የገንዘብ እና ቁሳቁስ ልገሳዎች እንዲሁም በግዛቱ የውስጥ ፖለቲካ ውስጥ በመግባት የተሰሩ ሥራዎች ይህንን አገራዊ ጥቅም ለማስጠበቅ በማሰብ ነው። ተከታታይ ዲፕሎማሲያዊ እርምጃዎች፣ አልፎ አልፎ የሚደረጉ ወታደራዊ ትንኮሳዎች (በድንበር አከባቢ) እና በተለይ የአፋር ጎሳን በመጠቀም የተደረጉ ተጽዕኖዎች የዚህ ጥረት ተግባራዊ ገፅታዎች ናቸው።

ይህንን ምዕራፍ ከመጽጨታችን በፊት ከአጠቃላይ የታሪክ ሂደቱ አንጻር ስለመጨመር የግንኙነት አቅጣጫ አስተያየት ለመስጠት መሞከሩ አግባብ ነው። ተወደደም ተጠላ በቀጣይ ዓመታት ኢትዮጵያ የባህር በር አልባ ሆና እንደምትቀጥል ግልጽ ነው። ከኤርትራ ጋር ከአንድ ዓይነት መግባባት እስካልተደረሰና ከሌሎች ጎረቤት አገራት ለፈጠር እየተሞከረ ያለው የኢኮኖሚ ትስስር አስተማማኝ ቁመና እስኪያገኝ ድረስ ጅቡቲ ብቸኛ የንግድ በር ሆኖ መቀጠሉም እንደዚሁ። ተለዋጭ የንግድ በር እና ከውጭው ዓለም የመገናኛ መሥመር በሌለበት ሁኔታ ኢትዮጵያ ብሔራዊ ጥቅምቷን ለማስጠበቅ የመደራደያ አቅማን ማጎልበት ይጠበቅባታል። የጨዋታው ህግም ሌላኛውን ወገን ስለ የጋራ ትብብር አስፈላጊነትና የሰጥቶ መቀበል መርህ (reciprocity) ማሳመንን ይሻል፤ ይህ ባልሆነ ጊዜም የአጻፋ አርምጃ የመውሰድ አቅሙ እንዳለ በብቃት ማከረዳትንም ይጠይቃል።

የቀደመው የፈረንሳይ መንግሥታትን በጎ ፈቃድ በመሻት ላይ የተመሠረተው የልዩ ተጠቃሚነት መርህ ከአከባቢው ነባራዊ ሁኔታ አንጻር ጊዜው አልፎታል። ነገር ግን ከፈረንሳይም ይሁን በቅርቡ በግዛቱ ላይ ፍላጎት ካሳደረገው አሜሪካ ጋር በመተባበር የኢትዮጵያን ፖለቲካዊና ኢኮኖሚያዊ ጥቅሞች ለማስከበር እንደሚቻል አይካድም። ወደቡንና የባቡር ሐዲዱን በአስተማማኝ ለመገልገል ግን ዋስትና አይሰጥም። አማራጭ የጎረቤት አገር የባህር በሮችን ለመጠቀም ማቀዱም ቢሆን ውጤቱ እንደተጠበቀው ላይሆን ይችላል። በቀጠናው አስተማማኝ ጸጥታና መረጋጋት እስካልሰራ ድረስ የኬንያ፣ ሱዳንና የሶማሊላንድ ወደቦች ከጅቡቲ የተሻለ አገልግሎት ይሰጣሉ ብሎ መገመቱ አስቸጋሪ ነው። በነገህ የጎረቤት አገሮች እየታየ ያለው የፖለቲካ ቀውስ እና የሽብርተኝነት መስፋፋት ለዚህ በቁ ማስረጃ ነው። አማራጭ የመሻቱ ምክንያት ከቅርብ ጊዜ ወዲህ የጅቡቲ ባለሥልጣናት እያሳዩ የመጡትን የማን አሰብኝነት ስሜት ለማርገብ የታቀደ ሊሆን ይችላል። የዚህም ውጤት ከተፈለገው በተቃራኒ መንገድ ሊሄድ የመቻል አድል አለው።

በቅርቡ ከአስማኤል አማር ጊሌ መንግሥት ጋር ከመግባባት የተደረሰበት በታጁራ ለኢትዮጵያ ብቻ የሚያገለግል ወደብ የመገንባቱ እንቅስቃሴ አገሪቱ በግዛቱ ላይ ወደነበራት ጥገኝነት ለመመለሷ አመላካች ተደረጎ ሊወሰድ ይችላል። ከጥቂት ዓመታት በፊት ጅቡቲ ተመሳሳይ የሆነ ውጥን ይፋ ስታደርግ ኢትዮጵያ በብርቱ ተቃውሜ የነበረ መሆኑ ሲታሰብ የአሁኑ ስምምነት ለጊዜው የጅቡቲን ምትክ አልባነትን ያሳያል። በተለይ ከኢትዮ-ኤርትራ ግጭት በኋላ የግዛቱ መሪዎች በይፋ ማንፀባረቅ የጀመሩት የባለቤትነት ስሜት እና የሁኔታዎችን አካሄድ የመወሰን ዝንባሌ በቀላሉ የሚቀየር አይመስልም። ኢትዮጵያም በዚህ ነባራዊ እውነታ የመገዛት የውዴታ ግዴታ አለባት። ሌላኛው መንገድ ጅቡቲን ቀጣይነት ባለው ሁለንተናዊ ተጽዕኖ ሥር ማቆየት ነው።

ለኢትዮጵያ ብቻ የሚያገለግለው ወደብተሰርተ እስኪጠናቀቅ (ከሆነ) በነባሩ ወደብ ላይ አገሪቱ የነበራትን የልዩ ተጠቃሚነት መብት ለማስከበር ጥረቶች መጠናከር ይኖርባቸዋል። ወደቡ

በአመዛኙ የኢትዮጵያን የገቢና ወጪ እቃዎች በማስተናገድ የተጠመደ እንደመሆኑ መጠን እንቅስቃሴውን ሁሉ ወደዚህ ያተኮረ ማድረግ የራሱ በጎ ገጽታ አለው። ቀልጣፋና የማያቋርጥ የንግድ ሥራ ማካሄዱ ይህ ቢቀር በወደቡ ሁለንተናዊ ህልውና ላይ ሊያሳድር ከሚችለው ኪሳራ አንጻር የተጽዕኖ መሳሪያ ሊሆን ይችላል። በዚህ ምክንያት የጅቡቲ ወደብ የአሰብ እጣ ፈንታ እንደማይገኘው እሙን ነው። የወደቡ ህልውና በአመዛኙ ከኢትዮጵያ የንግድ እንቅስቃሴ ጋር የተቀራኝ ቢሆንም ይህ ዕውነታ ቢለወጥ የጅቡቲ ወገኖች እንደሚያምኑት ወደቡ በአከባቢው ቁልፍ የንግድ በር ሆኖ የመዝለቁ ሁኔታ ቢቀንስም እንኳን ህልውናው መቀጠሉ አያጠራጥርም።

የኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር ድርጅት እንቅስቃሴ መቋረጡም ቢሆን የኢትዮጵያን ያክል ባይሆንም በጅቡቲ ኢኮኖሚ ላይ የበኩሉን ተጽዕኖ ማሳደሩ አይቀርም። የአብዛኛው የግዛቱ ህዝብ መተዳደሪያ የነበረው የኮንትራባንድ ንግድ ተሽመድምዳል፣ በቋሚነት ይከናወን የነበረው የቀሶችና ሰዎች ዝውውር በእጅጉ ተገድቧል ወዘተ። የባቡር ኩባንያውን ቢጋራ በማስተዳደሩ ጥረት በኩል የጅቡቲው ወገን ያሳየው ቸልተኝነት ለድርጅቱ መሽመድመድ የበኩሉን አስተዋጽኦ ማበርከቱ እንዳለ ሆኖ ጨርሶ መቋረጡ ግን ጉዳቱ ያመዝናል። ተመልሶ ሥራ በሚጀምርበት ወቅትም የጋራ ተጠቃሚነትና ኃላፊነት መብትና ግዴታዎችን በአጽንኦት ማሰከበሩ የኢትዮጵያ መንግስት ድርሻ ይሆናል። የባቡር መሥመሩ ከመዘጋቱ በፊት እንደነበረው ዓይነት የአሰራር ችግር እና አስተዳደራዊ አድልኦ የሚታይበት ከሆነ ግን የጥገኝነት መሳሪያ ከመሆን አይዘልም።

የዚህ ሁሉ መላምት መፍትሔው ያለው ኢትዮጵያ በጅቡቲ የውስጥ ፖለቲካ ሊኖራት በሚችለው የኃይል ሚዛን ላይ ነው። በግዛቱ አስተዳደራዊ እና ኢኮኖሚያዊ ህልውና ወሳኝ ሚና የሚጫወቱት የኢሳ-ሶማሌ ጎሳ አባላት እንደሆኑ ይታወቃል። በተለይ የኢሳ ጎሳ መሪዎችን ይበልጥ ማቅረቡ ሁለንተናዊ ችግሮችን ከመፍታት አንጻር አዎንታዊ ሚና ይጫወታል። ለዚህም ሲባል ለረጅም ጊዜ በዋል ፈሰስ ተይዞ የነበረው ቋሚ መቀመጫቸውን በድራዳዋ ያደረጉ የጎሳው መሪዎችን (ኡጋዝ) የማሳመንና ለአገራቸው (ኢትዮጵያ) ሁለንተናዊ ጥቅም እንዲሰሩ ማድረግ ይበልጥ ሊተኮርበት ይገባል። ኡጋዞቹ በጅቡቲ ካላቸው

ተሰማኝነት አንጻርም የአገራቱን መቀራረብና ትብብር በብርቱ ሊያገለብቱ ወይም ሊያከላኩ ይችላሉ። ጥረቱም አጣብቂኞች ሲፈጠሩ ኡጋቸንና ጆሌዎቻቸውን በሰጠታ ከመደለል በዘለለ ዘለቂታ ባለው መርህ ላይ መመስረት ይኖርበታል።

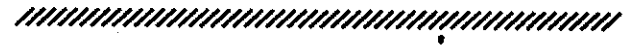
የጅቡቲን ፖለቲካ ከመቆጣጠር አንጻር ከግዛቱና ከኢትዮጵያ አፋሮች ጋር ለረጅም ጊዜ የተተገበሩ ጥረቶችን አጠናክሮ መቀጠሉም ሌላኛው የትኩረት አቅጣጫ ሊሆን ይገባል። ተከታታይ መንግስታት በግዛቱ ላይ የነበራቸውን ተሰማኝነት ካስረገጡባቸው መንገዶች ዋናው የጅቡቲን የጎሳ ፖለቲካ እንደ መሳሪያ መጠቀማቸው ነው። ለዚህም በግዛቱ ለዘመናት የተከሰተው የኢሳ ወገኖች የበላይነት እና የአፋሮች የተቃውሞ እንቅስቃሴዎች ጉልህ ድርሻ አበርክቷል- አሁንም አጠቃላይ ሁኔታው አልተቀየረም። የጅቡቲ አጻፋ የብሎክ አፋርን ንድፍ በማስፈጸም ላይ እንደሚያተኩርም ይታወሳል። በቅርቡ በተከናወነው የአፋሩ ሰልጣን ሐንፍሬ አሊሚራህ "በዓለ ሲመትና" በዝግጅቱ ዙሪያ ከኢትዮጵያ አንጻር ሲታይ በእጅጉ የጎሳው የጅቡቲ መንግስት ተሳትፎ በአትኩርት ሊጤን ይገባል።

በጅቡቲ ያለውን የውስጥ ፖለቲካ አካሄድ ለመወሰን ኢትዮጵያ ልትጠቀምበት የምትችለውን የአፋር ጎሳ ተሳትፎ በዚህ ዓይነት መንገድ ማጣት ትልቅ ዋጋ ማስከፈሉ አይቀርም። ለረጅም ጊዜ አገለግሎት ላይ የዋለውን የመደራደሪያ እና የተዕዕና መሳሪያ አሳልፎ እንደመስጠትም ያስቆጥራል። በሁለቱ አገሮች ያሉትን አፋሮች ማስተባበሩና ለኢትዮጵያ ጥቅም በሚያመች መልኩ ማደራጀቱ ጅቡቲን በተዕዕና ሥር ከማቆየት አንጻር ትልቅ ውጤት ሲያስገኝ ቆይቷል። ኢትዮጵያ ይህንን መሰል መደራደሪያ አቅጦችን በምትፈልግበት ወቅትም የአፋር ጎሳ ጠቀሜታ በቸልታ ሊታለፍ አይገባውም።

እስከ አሁን የዘለቀው የሁለቱ አገሮች ግንኙነት ይብዛም ይነስ በወዳጅነት መርህ ላይ የተመሠረተ ሆኖ ዘልቋል። ለዚህ አንዱ ምክንያት ከአብጋል-ማማሰን ንዑስ ጎሳ ጋር የተመሰረተው

ጥብቅ ወዳጅነት ነው። ተከታታይ የግዛቱ መሪዎች - ጉሌደ አፕቲዶንና እስማኤል ጊሌ - ከዚህ ወገን የወጡ ሲሆን ይብዛም ይነስ ለኢትዮጵያ ባላቸው ጥሩ ስሜት ይታወቃሉ። በጅቡቲ ያለው የማማሳናይዜሽን ፖሊሲ ከዋነኛ ተቀናቃኞቻቸው የዳሎል ንዑስ ጎሳ አባላት ጠንካራ ተቃውሞ እየገጠመው መምጣቱ በጉልህ እየተስተዋለ ነው። ቀጣዩ የግዛቱ መሪ ከየትኛው ወገን እንደሚሆን ብሎም የአገሪቱ የግንኙነት መርህ ወዴት እንደሚያዘነብል መገመት ያዳግታል። የማማሳናትን ወዳጅነት ተማማኛ መቀመጡ ይህ በተቀየረ ጊዜ ሊመጣ ከሚችለው አደጋ አያድንም። አሁን ከሚስተዋለው የጅቡቲ የውስጥ ፖለቲካ ለመረዳት እንደሚቻለውም የመንግስት አወቃቀሩ የመቀየር እድሉ ሰፊ ነው። ስለዚህም በኢትዮጵያ በኩል ለየትኛውም ለውጥ መዘጋጀቱ አማራጭ አይኖረውም።

ብሔራዊ ጥቅሞችን ለማስከበር ሲባል የመደራደሪያ አቅምን ማጎልበት ያሻል። የጅቡቲን በጎ ፈቃድ በመተማመን የሚኖርበት ዘመን እያበቃለት መጥቷል። ለዘለቂታው መፍትሔ እስከገኝ ድረስ የጅቡቲ ጥገኛ መኮነም አሌ አይባልም። ብቸኛ የንግድ በር የሆነውን ግዛት በቅርበት መከታተል፣ አገራዊ ጥቅምን ለማስከበርም ጠንክሮ መስራት ያሻል። የመደራደሪያ አቅም ሊጎለብት የዲፕሎማሲ ትግሉም ከመኖሪያውም በላይ ሊተጋ ይገባል። ጅቡቲ ያለ ኢትዮጵያ መኖር ትችላለች፤ ይህ አውነታ ግን ለኢትዮጵያ የአቀበት ገብ ይሆናል።



፲.ከውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር የተገኙ መዛግብት

- ውጥሚ:- 57-D3 1-A፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 12-D1፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 15-D1፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 20-D1፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 5 8-1B፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 15-D1 1፤ ውጥሚ:- ሰማሌ 8-D1 6፤ ውጥሚ:- ቀይ ባህር 158-D22 6፤ ውጥሚ:- አአድ 1963፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ልዩ ልዩ ስምምነቶች፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 13፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ምድር ባቡር 1 2፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 1፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ወደብ አጠቃቀም 1 2፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ የጋራ ኮሚሽን ሀ 10፤ ውጥሚ:- ኢትዮ-ጅቡቲ ግንኙነት፤ ውጥሚ:- ኢጋድ 2፤ ውጥሚ:- ኪንያ 64-D4 11፤ ውጥሚ:- የጅቡቲ ሁኔታ ሪፖርት 9 1፤ ውጥሚ:- የጅቡቲ ሁኔታ ሪፖርት 9 2፤ ውጥሚ:- የጎረቤት አገሮች ወቅታዊ ሁኔታ ሪፖርት፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 19-D1 21፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 19-D1 5፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 49-D3 11፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 49-D3 4፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 51-D3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 51-D3 1፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 51-D3 2፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 51-D3 3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 51-D3 4፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 10፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 17፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 18፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 20፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 21፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 26፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 4፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 5፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 6፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 52-D3 8፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 54-D3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 54-D3 11፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 54-D3 16፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 54-D3 24፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 55-D3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 55-D3 2፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 55-D3 3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 55-D3 ጥራዝ 3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 56-D3 1፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 56-D3 8፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 1-A፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 1B፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 5፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ 57-D3 8፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ጉዳዮች 1፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ጉዳዮች 1 ጥራዝ 2፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 1 3፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 2 1፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ልዩ ልዩ ፋይሎች 2 5፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ሪፖርት 10 824-2፤ ውጥሚ:- ጅቡቲ ሪፖርት 10 825፤ ውጥሚ:- ፈረንሳይ ሰማሌ 1 776፤ ውጥሚ:- ፈረንሳይ ሰማሌ 1 776-2፤ ውጥሚ:- ፈረንሳይ ሰማሌ 1 778፤ ውጥሚ:- ፈረንሳይ ሰማሌ 4 8

- ባህሩ ዘውዴ፣ የኢትዮጵያ ታሪክ ከ1847 እስከ 1983፣ አዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ ፕሬስ፣ 1999ዓ.ም.
- ፍቅረጊዮሴ፣ ወግደረስ፣ አገሩ አጠቃላይ፣ ለሱ አገጅልሱ ካሊፎርኒያ ፀሐይ አሳታሚ፣ 2006 ዓ.ም.
- ያዕቆብ ኃይለማርያም፣ አስብ የማን ናት? የኢትዮጵያ የግዢ ጠር ጥያቄ፣ ንግድ ማተሚያ ቤት፣ አዲስ አበባ፣ 2004 ዓ.ም.
- Abdi, Said Yusuf. "Independence for the Afars and Issas: Complex Background: Uncertain Future." in *Africa Today*. Vol.24, No. 1 (Jan.-Mar. 1977).
- Anand, J.P. "Horn of Africa: Superpowers' Manoeuvres." in *Economic and Political Weekly*. Vol. 12, No. 35 (Aug. 27, 1977).
- Alvares, Francisco. *The Prester John of the Indies*. Trans. Lord Stanley of Alderley. 188. The Hakluyt Society, second series. nos. 104 and 105.
- Belete Belachew. *Black Ethiopia: a Glimpse into African Diplomacy*. Tsehai Publishers. Los Angeles. 2014.
- Boliee, Amedee. "From French Outpost to US Base". in *Review of African Political Economy*. Vol. 30, No. 97 (Sept. 2003).
- Bon, Daniel and Karen Mingst. "French Intervention in Africa: Dependency or Decolonization." in *Africa Today*. Vol. 27, No. 2 (1980).

Crisp, Jeff. "The Politics of Repatriation: Ethiopian Refugees in Djibouti, 1977-83." in *Review of African Political Economy*. No. 30 (Sept. 1984).

Daniel D. Kendie. "Towards Northeast African Cooperation: Resolving the Ethiopia-Somalia Disputes." in *Northeast African Studies*. Vol. 10, No. 2 (2003).

Dereje Feyissa. "Centering the Periphery? The Praxis of Federalism at the Margins of the Ethiopian State." in *Ethiopian Journal of Federal Studies*. Vol. 1, No. 1 (June 2013)

Dupuy, T.N. *The Almanac of World Military Power*. Dunn Loring, Virginia. 1970.

Hollick, Julian Crandall. "French Intervention in Africa in 1978." in *The World Today*. Vol. 35, No. 2 (Feb. 1979).

Kadamy, Mohamed. "Djibouti: Between War and Peace." in *Review of African Political Economy*. Vol. 23, No. 70 (Dec. 1996).

Killion, Tom C. "Railroad Workers and the Ethiopian Imperial State: the Politics of Workers' Organization on the Franco-Ethiopian Railroad, 1919-1959". In *International Journal of African Historical Studies*. Vol. 25, No. 3 (1992).

Laitin, David D. "Somali Territorial Claims in International Perspective." in *Africa Today*. Vol. 23 (April-June 1976).

Lewis, I.M. and Harold G. Marcus. "After the Referendum: Prospects in the Horn". *Africa Report* (April 1967).

Lewis, I.M. "The Referendum in French Somaliland". *The World Today* (July 1967).

Marks, Thomas A. "Djibouti: France's Strategic Toehold in Africa." In *African Affairs*. Vol. 73, No. 290 (Jan. 1974).

Merid Wolde-Aregay. "Southern Ethiopia and the Christian Kingdom 1508-1708, with Special Reference to the Galla Migration and Their Consequences." PhD Thesis in History (University of London, School of Oriental and African Studies, January 1971).

"New Trouble for French Colony on Red Sea". *MERIP Reports*. No. 45 (March 1976).

Ododa, Harry. "Somalia's Domestic Politics and Foreign Relations since the Ogaden War of 1977-78." in *Middle Eastern Studies*. Vol. 21, No. 3 (July 1985).

Pankhurst, Richard. *Economic History of Ethiopia, 1800-1935*. Addis Ababa. 1968.

Sbacchi, Alberto. "Towards the Recognition of the Italian Empire: Franco-Italian Negotiations, 1936-1940." in *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente*. Anno 30, No.3 (Sept. 1975).

Schraeder, Peter J. "Ethnic Politics in Djibouti: From 'Eye of the Hurricane' to 'Boiling Cauldron'". in *African Affairs*. Vol. 92, No. 367 (April 1993).

Schwab, Peter "Cold War on the Horn of Africa." In *African Affairs*. Vol. 77, No. 306 (Jan. 1978).

Seyoum Haregot. *The Bureaucratic Empire: Serving Emperor Haile Selassie*. Red Sea Press: Trenton, New Jersey, 2013

Shehim, Kassim and James Searing. "Djibouti and the Question of Afar Nationalism." In *African Affairs*, Vol. 79, No. 315 (April 1980).

Shiferaw Bekele. "The Ethiopian Railroad and British Finance Capital, 1896-1902." in *Africa: Rivista trimestrale di studi ed documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente*, Anno 46, No.3 (Sept. 1991).

Shilling, Nancy A. "Problems of Political Development in a Ministate: The French Territory of the Afars and the Issas." in *The Journal of Developing Areas*, Vol. 7, No. 4 (Jul. 1973).

Spencer, John H. *Ethiopia, the Horn of Africa and US Policy*. Published by Institute for Foreign Policy Analysis (Cambridge, Massachusetts, September 1977).

Thompson, Virginia and Richard Adloff. *Djibouti and the Horn of Africa*. Stanford, 1968.

Touval, Saadia. *Somali Nationalism*. Cambridge, 1963.

Yasin, Yasin Mihammed. "Political History of the Afar in Ethiopia and Eritrea." in *Africa Spectrum*, Vol. 43, No. 1 (2008).

ከዚህ ቀደም የኢትዮጵያ የግዛት ዳርቻ ከባህሩ ይደርስ ነበር። አስፈላጊው አቅም ስላልነበረን ... የጠረፍ ግዛቶቻችን በአረቦች እጅ ወደቀ። አሁንም የባህር ዳርቻ ግዛታችንን በኃይል የማስመለስ እቅድ የለንም። ነገር ግን ክርስቲያን የሆናችሁ ወንድሞቻችን የባህር ጠረፍ ግዛታችንን እንደምትመልሱልን ካልሆነም ቋሚ የባህር መዳረሻ በር እንደምትሰጡን እናምናለን። ... ጥንታዊው የአገራችን ግዛትም ከሐምሶስ ወደ ምስራቅ አቅጣጫ እስከ አሳል ባህር፤ ከዚያም ከጥንት ጀምሮ ገባራችን የሆነውን የሞሐመድ አንፈሪን ግዛት ወደኛ በመተው እስከ አራፋል ይደርሳል።

አዬ ምንሊክ

ጅቡቲ በኢኮኖሚ፣ በሶሻያልና በፖለቲካ፣ በስትራቴጂ፣ እንዲሁም በታሪክና በጂኦግራፊ አቀማመጥ የኢትዮጵያ አካል ናት። ኢሳና አዳል የሆኑ ኢትዮጵያውያን ነገዶች በብዛት የሚገኙት በኢትዮጵያ ውስጥ ሆኖ ሳለ፣ በጅቡቲ የሚኖሩት አነስተኛ ቁጥር ያላቸው ኢሳና አዳል አካላቸው ተቆርጦ ገሚስ ጎናቸው ወደሌላ እንዲሆን አይፈልጉም፤ ኢትዮጵያም አትፈቅድም። የጅቡቲ ሕዝብ ስለራሱ ነፃነት ራሱ መወሰን አለበት ስትል ኢትዮጵያ የደገፈችው፣ የጅቡቲ ሕዝብ ለራሱ ጠቃሚ ባልሆነው በተቃራኒው መንገድ እንደማይውልና ከማን ጋር እንደሚኖርም ሳያመዛዝን አይቀርም በሚል እምነት ነው። ኢትዮጵያ የጅቡቲ ሕዝብ ጥቅሙ ወዳልሆነ አቅጣጫ እንዳይወድቅ፣ ከኢትዮጵያም እንዳይለይ ለማድረግ ተገቢ የሚሆነውን እርምጃ ለመውሰድ ቁርጠኛ ሃሳብ አላት።

አዬ ኃይለ ሥላሴ

... የሶማሊያ አድኃሪ መንግስት በጅቡቲ ላይ ያለውን የይገባኛል ፍላጎቱን ካልለወጠና አሁን ከሚያካሂደው ፀረ-ሠላምና ፀረ-ሕዝብ አድራጎቱ ካልተቆጠበ ለሌላ ፍልሚያ የሚጋበዘን መሆኑ ሊታወቅ ይገባል። ...

ኮ/ል መንግስቱ ኃይለማርያም