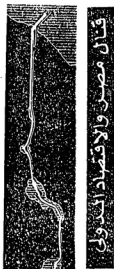


دولية القناة

والسلام في

الشرق الأوسط



د. جمال مرسي بدر

الآن ، وقد قررت مصر إعادة فتح قناة السويس للملاحة الدولية في ٥ يونيو القادم ، فإن الوقت مناسب لوقفه لتفحص فيها مطالب إسرائيل ، فيما يتعلق بالقناة ، ويتدبر فيها موقفنا من تلك المطالب ، والعوامل القانونية التي يجب ان تكون - في القليل - احد العناصر التي يبنى عليها اي قرار سياسي يتخذ ، او اي اتفاق يتوصل اليه بين الاطراف .



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

أصبح لها حتما ان تمارس ذلك ، الحق ،

غير ان اعتبار منع السفن الاسرائيلية من المرور فى القناة يترتب على حالة الحرب بين مصر واسرائيل ، يقوم على أساس خاطئ ، ولا يستند الى فحص دقيق لقواعد القانون الدولي التى تحكم مرور السفن فى الممرات المائية الصناعية ، التى لها حكم مختلف تماما عن حكم المضائق البحرية الطبيعية . ومن المهم فى هذه الفترة بالذات ، أن توضح مصر للكافة : وبخاصة لاسرائيل وللدولتين العظميين المشتركين فى رئاسة مؤتمر جنيف ، ان قبول مصر لمرور السفن الاسرائيلية فى القناة - ان حدث - سيكون تنازلا عظيما الخطر ، ينبغى ان يقابله من الجانب الآخر « تنازل ، فى مثل وزنه ، وليس ذلك ، التنازل ، الا الاعتراف بحق مصر الاصيل غير القابل للتنازع فى سلامة

اقليمها وتكامله ، وحق سوريا المماثل ، ثم حق شعب فلسطين فى ان يكون له كيان دولى وكلها حقوق ثابتة اعتدت عليها اسرائيل ، ولا تزال تصر على الاعتداء عليها .

حق المرور ليس تلقائيا

ان من مسلمات القانون الدولي العام ، ان قيام الدولة بانشاء طريق مواصلات دولى (بمعنى انه يصلح للربط بين عدة دول) ليس من شأنه بذاته ان يترتب لاية دولة غير الدولة صاحبة الاقليم بحق فى استعمال ذلك الطريق ، فمثل ذلك الحق لا ينشأ من مجرد واقعة وجود طريق للمواصلات - بحريا كان ام برىا - وانما لابد لترتيب حق المرور للدول الاخرى غير الدولة صاحبة الاقليم ، من قبول هذه الاخيرة . سواء اتخذ ذلك القبول شكل معاهدة دولية ، او شكل تصريح من جانب واحد ، ويكون ذلك الحق مقصورا على حدود التصرف الذى انشأه لا يجاوزها

سوف تطالب اسرائيل - بل هى طالبت فعلا - بالسماح لسفنها بالمرور فى القناة بمجرد اعادة فتحها للملاحة ، شأنها فى ذلك ، كما تقول ، شأن سائر الدول . واذا كانت اسرائيل تقدم هذا المطلب منذ الان ، ودون انتظار التسوية الشاملة ، فانها حتما سوف تدعى ان انتهاء حالة الحرب بينها وبين مصر - متى تحقق فى اطار تسوية شاملة للنزاع * - يجب ان يترتب عليه ، بطريقة تلقائية ، السماح لسفنها باستعمال القناة ، ومن شأن ذلك طبعاً التقليل من اهمية قبول مصر لهذا المطلب الاسرائيلى ، اذ يكون قبولها اياه بمثابة اعتراف بحق قائم لاسرائيل كان منكورا عليها ، وليس تنازلا هاما من جانب مصر ، تنشئ به لاسرائيل حقا جديدا لم يكن اليها . وبالتالي لا يكون لقبول مصر هذا المطلب وزن كبير فى ميزان المفاوضات يبرر من جانب اسرائيل قبول المطالب المصرية .

والواقع ان معظم المناقشات التى جرت ، ولا تزال تجرى فى موضوع مرور السفن الاسرائيلية فى قناة السويس : تدور حول حالة الحرب القائمة بين مصر واسرائيل ، واثرها فى منع السفن الاسرائيلية من استعمال القناة تطبيقا لاحكام اتفاقية الاستانة . وحتى الفقهاء العرب الذين تصدوا للموضوع ، كانوا يستندون فى الدفاع عن تصرفات مصر ، الى الحجة القريبة المنبثقة على قيام حالة الحرب ، بحيث تركت تلك المناقشات فى اذهان متتبعيها ، انطباعا خاطئا بان منع اسرائيل من استعمال القناة ، انما هو من آثار الحرب سينزل بزوالها ، ومعنى ذلك ان صبح (وهو غير صحيح) ان لاسرائيل الحق فى استعمال القناة ، وان حالة الحرب ان هى الا عائق يحول مؤقتا دون ممارسة حق المرور ، فاذا زال العائق ،



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

هالم يكن تخصيص القناة للملاحة الدولية قد جعلها على استعمال القناة ، وعلى جعلها من طرفها الملاحية ، ولا بد من أن يكون اعتمادها على استعمال القناة جوهرية . بمعنى أن يكون فعليا وذا بال . وواضح أن شيئا من ذلك لا يتوفر في حالة اسرائيل .

وهكذا ترى ان اسرائيل ليس لها في القانون الدولي ، حق المرور في قناة السويس ومتى لم يكن لها هذا الحق ابتداء فان منع سفنها من استعمال القناة لا يستند الى مجرد قيام حالة الحرب .

اثر انتهاء حالة الحرب

لهذا ، فان انتهاء حاله الحرب بين مصر واسرائيل - ان حدث ضمن تسوية شاملة جماعة مقبولة - لا يترتب عليه تلقائيا ، ان تكتسب اسرائيل حق المرور في القناة ، اذ ان ذلك الحق لم يكن لها في يوم من الايام ، ولم تكن حالة الحرب مجرد عائق دون مرور سفنها ، متى زال عادت تلك السفن الى المرور . كلا ان السماح لسفن اسرائيل باستعمال القناة ، هو في الحقيقة ائشاء حق مستحدث لاسرائيل ، لا يترتب بحكم القانون على انتهاء حالة الحرب ، بل سيكون اساسه القانوني ارادة مبدئة من الدولة صاحبة الاقليم ، تنشئ بها لاسرائيل ذلك الحق المستحدث .

لذلك كان لا بد من ان ينظر الجميع الى قضية المرور في القناة ، نظرة تقدير لحجم ذلك التنازل المصري الذي ينبغي ان يقابله من جانب اسرائيل تنازل في مثل اهميته . ولكن ترى ما يكون ذلك التنازل ؟ ان استعادة مصر وسوريا لاراضيها ، واسترداد شعب فلسطين حقوقه القومية ، لا يمكن اعتبارها تنازلا مقابلا ، لان الامر هنا يتعلق باعادة حقوق مغتصبة بينما

وتبرير ذلك ، بالنسبة للقنوات البحرية . ان القناة بخلاف الضيق الطبيعي ، لا بد من انشائها وصيانتها وادارتها ونديجة لذلك ، لا يكون شان المرور فيها شان المرور من المضائق ، اذ واضح ان من المشكوك فيه ، امكان اعتبار الدولة التي تنشئ مثل ذلك المر المائي ، ملتزمة بفتحها لسفن جميع الدول لمجرد كونها قد انشأت القناة .

اسرائيل ليست طرفا

كما انه ليس لاسرائيل ان تستند الى اتفاقية الاستانة في ادعائها وجود حق قائم لها في المرور من القناة ، لان القاعدة الاساسية في المعاهدات الدولية ، انها لا تنشئ اثارا قانونية الا فيما بين الاطراف الموقعة عليها ، وليست اسرائيل طرفا في اتفاقية الاستانة .

والقول بان هناك نوعا من المعاهدات الدولية يرتب حقوقا لغير الاطراف ، والقول الاخر بان للاطراف ان يتفقوا على منح حقوق للدول الاخرى على سبيل الاشتراط لمصلحة الغير ، هما قولان داخضان في فقه القانون الدولي وفي تطبيقاته العملية ، وليس هذا مجال الافاضة في التديل على ذلك او سرد المراجع المؤيدة له . وهي موجودة في اما كتبها ان يريد الاطلاع عليها . والخلاصة ان الدولة التي لا تكون طرفا في المعاهدة المتعلقة بالملاحة في القناة البحرية ، لا تكتسب اى حق بمقتضى المعاهدة ، ولا وجه لها قانونا في الاستناد اليها لتبرير مطالبتها .

يقول ريتشارد باكستر استاذ القانون الدولي في جامعة هارفارد الامريكية : الدول غير الاطراف في المعاهدة الخاصة باستعمال القناة ، ينبغي ان لا تكتسب حقوقا في ذلك الاستعمال ،



مركز الأهرام للتعليم وتكنولوجيا المعلومات

ان تؤمن طرق الاتصال البرى بين اجزاء الوطن العربى ، وليس هذا المطلب بأقل أهمية او بأقل مشروعية من مصلحة اسرائيل فى تأمين اتصالاتها البحرية بدول العالم عبر القناة .

ورب قائل ان انتهاء حالة الحرب سيكون من شأنه تمكين العرب من استعمال الطرق البرية الاسرائيلية دون حاجة الى إتفاق صريح ، بل ان اسرائيل سترحب بذلك تخفيفا من حدة العزلة التى تعانيها فى المنطقة . ولكن الذى أقول : يختلف عن ذلك ، فهو يتعلق بالحصول على حق قانونى فى المرور ، لا يتوقف استمرار ممارسته على ارادة اسرائيل أو على هواها ، ويكون لذلك المرور طريق مرسوم ، قائم الآن أو ينشأ خصيصا لهذا الغرض مستقبلا) يمر منه المواطنون العرب والتجارة العربية برا ، مثل مرور التجارة الاسرائيلية بحرا عبر القناة . دون أن يعنى ذلك بالضرورة امتداد التعامل أو التعاون بين الطرفين الى مجالات أخرى كما تمنى اسرائيل .

السماح لاسرائيل باستعمال القناة ، هو انشاء لحق جديد ، وليس الامران سواء فى أى ميزان .

مرورهم مقابل مرورنا

لذلك اعتقد ان من المناسب أن تطالب كل من مصر وسوريا بمقابل من نوع الميزة التى ستحصل عليها اسرائيل من استعمال قناة السويس . وهذا المطلب العربى الذى اقترحه . ينطوى هو الآخر على انشاء حق جديد مثل الحق الذى ستحصل عليه اسرائيل منا ، وهو مثله يتعلق بالمرور .

ان قيام اسرائيل قد قطع طرق الاتصال البرى بين شرق العالم العربى ومغربه ، وبخاصة بين مصر وسوريا والاردن ولبنان ومن ورائها بقية بلدان المشرق العربى .

فالمواطن المصرى والتجارة المصرية ، لا يستطيعان أن يصلوا برا الى ما وراء الحدود المصرية فى سيناء وذلك لوجود اسرائيل وراء تلك الحدود بمثابة قاطع طريق ومن المهم لمصر ولبلداتى الدول العربية،