مستقبلا على مرور السفن الاسرائيلية فى القناة ، بعد انتهاء حالة الحرب ، للتعارض مع مبدأ المرور الحر البريء الذى تقضيه اتفاقية القسطنطينية لجميع السفن ، برفع الامر الى محكمة العدل الدولية ، مما يتيح الفرصة أمام اسرائيل ، لتدخل فى الدعوى امام المحكمة المذكورة ، عملا بالمادة ٦٢ من نظامها الاساسى التى تجيز لاية دولة ترى ان لها مصالحا قانونيا يمكن ان يتأثر بالحكم الصادر فى قضية ما ، ان تطلب تدخلها فيها . ويتعين على المحكمة البت فى هذا الطلب . فاذا ما قبل تدخل اسرائيل فى مثل هذه الحالة ، وصدر الحكم لصالحها ، التزمت مصر بتنفيذه ، اعمالا لنص المادة ٩٤ من ميثاق الامم المتحدة ، والمادة ٥٩ من النظام الاساسى للمحكمة المذكورة [١٩] . وهذا أيضا احتمال ، يجب ألا نسقطه من حساب المستقبل .

❷ قناة السويس بين الشرعية الدولية والأطماع الاستعمارية

بين قناة السويس والقانون الدولى ، علاقة بدأت منذ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، تاريخ صدور أول فرمان لامتياز شق القناة ، وظلت تلك العلاقة حتى اليوم ، والقناة على وشك ان يعاد فتحها للملاحة الدولية ، بعد ان ظلت مغلقة منذ وقوع عدوان يونية سنة ١٩٦٧ ، ويؤكد تلك العلاقة ، ان الحكومة المصرية قبلت فى ١٨ يونية سنة ١٩٥٨ الولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية بالنسبة لما قد ينشأ من كافة المنازعات القانونية التى قد تقع بين هيئة القناة والحكومات التى تستعمل القناة .

والهدف من دراستنا هذه ، ابراز دور القانون الدولى فى القضايا المختلفة التى ثارت حول قناة السويس ، سواء كانت قضية حرية المرور فى القناة ، أم قضية تأميمها ، أم قضية تعويض شركة القناة بعد التأميم . وسنحاول الا نتعرض فى تلك الدراسة للقضايا التاريخية التى لازمت احداث القناة كاتفاء بابراز الجانب القانونى ، موضحين ان مصر استندت فى كل تصرفاتها الى قواعد القانون الدولى فى المعارك التى خاضتها فى سبيل الدفاع عن سيادتها على القناة ، باعتبارها جزءا لا يتجزأ من تراب مصر .

المبحث الاول
الاوضاع القانونية للقنـــاة
حتى تأميم شركة قنـاة السويس

فى الثلاثين من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، صدر من الباب العالى فرمان الامتياز الاول الذى منح فرديناند ديليسبس حق انشاء شركة لشق قناة السويس . وقد عدلت بعض احكام هذا الفرمان بفرمان آخر صدر فى الخامس من يناير سنة ١٨٥٦ . وكان الفرمان الاول ينص بأن ديليسبس يشرف على الشركة ، ولكن مدير هذه الشركة يتم اختياره بمعرفة الحكومة المصرية ، وان مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبدأ من تاريخ فتح القناة .

وقد بدأ العمل فى حفر القناة فى ٢٥ ابريل سنة ١٨٥٩ رغم اعتراضات كل من انجلترا والباب العالى ، وسرعان ما وقعت بعض الخلافات بين الشركة الجديدة والباب العالى ، تم سويت بابرام اتفاقية جديدة فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ تحدد الشروط النهائية لوضع شركة قناة السويس .

واهم ما اشتملت عليه نصوص تلك الاتفاقية ،

اولا ـ المادة التاسعة التى تقول « تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظم البوليس المصرى ، ويباشر عليها سلطة مطلقة ، مثلما يباشرها فى اى مكان من الاراضى المصرية ، بحيث يحافظ على النظام والامن العام ، ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها » .

ثانيا ـ المادة العاشرة التى تقول « للحكومة المصرية ان تشغل داخل حدود الاراضى المحتفظ لها بها كمنحنات للقناة البحرية ، اى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة للدفاع عن البلاد على الا يعرقل هذا اشغال الملاحة ، ولا يتعارض مع حقوق الاتفاق المترتبة على الشقة المحتفظ بها الواقعة على ضفتى القناة » .

ثالثا ـ المادة السادسة عشرة وتقول « بما ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية ، فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها ، على انها فيما يخصل بتكوينها كشركة ، وعلاقات الشركات فيما بينهم نظمها وفقا لاتفاق خاص الفوانين التى تخضع لها شركات المساهمة فى فرنسا ، ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التى تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون بفرنسا ، ويجوز استئناف حكمهم أمام المحكمة الامبراطورية فى باريس ، بوصفها محكما ثالثا » .

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أى جنسية كانوا ، فتنظرها المحاكم المحلية تبعا للاوضاع المقررة فى قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات ، كذلك تعرض المنازعات التى تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية ، فتفصل فيها طبقا لقوانين البلاد » ..

وقد تم افتتاح قدة السويس فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ ومرت فيها جميع سفن العالم ، دون اى عقبة ، ودون اى حاجة الى اتفاقية دولية لضمان حق المرور بقناة السويس الا انه بعد وقوع الحرب الانجليزية الروسية سنة ١٨٧٧ واحتلال الانجليز لمصر سنة ١٨٨٢ فى أعقاب الثورة العرابية ، أوقف المرور فى القناة لمدة مؤقتة ، فرأت الدول الكبرى ان حرية المرور فى القناة فى حاجة الى اتفاق دولى ، حتى لا تستغل بريطانيا وجودها العسكرى على ضفتى القناة ، لتمنع مرور ما تريد منعه من السفن . واجتمعت فى باريس لجنة دولية سنة ١٨٨٥ لوضع وثيقة دولية لضمان حرية الملاحة فى قدة السويس فى كافة الاوقات ، ولكل الدول ، دون أى تمييز . غير ان الدول المجتمعة فى باريس لم تستطع ان تتفق على احكام هذه الاتفاقية ، ولكن فى القسطنطينية وفى اكتوبر سنة ١٨٨٨ استطاعت الدول أن تتفق ، ووقعت على اتفاقية خاصة بضمان حرية المرور فى القناة .

واما الدول التى وقعت على ذلك الاتفاقية ، فهى ، بريطانيا العظمى ، وفرنسا ، والنمسا والمجر ، واسبانيا ، وايطاليا ، وهولندة ، وروسيا ، وتركيا . وقد وقعت تركيا الاتفاقية نيابة عن مصر ، اذ كانت مصر حينئذ تابعة للدولة العثمانية ولكن عندما استقلت مصر عن الدولة العثمانية ، حلت محلها فى الحقوق والالتزامات المقررة لها فى تلك الاتفاقية ، وذلك طبقا لقواعد الميراث الدولى المنصوص عليها فى القانون الدولى العام .

وتتضمن اتفاقية القسطنطينية المبادىء التالية :

١ ـ حرية الملاحة لجميع السفن التجارية فى وقت السلم ووقت الحرب على السواء

٢ ـ حرية الملاحة للسفن الحربية ، بشرط أن يتم مرورها دون توقف ، ودون أن تنزل جيوشا أو معدات حربية .