

إسرائيل وحرية الملاحة

فى قناة السويس

السياسة الدولية : أبريل 1975

سئل الرئيس محمد أنور السادات أكثر من مرة. عما إذا كانت مصر سوف تسمح بمرور السفن الإسرائيلية فى قناة السويس، بعد استئناف الملاحة فيها فى المستقبل القريب فكان رد الرئيس المصرى بالنفى طالما ظلت حالة الحرب بين مصر وإسرائيل قائمة. وكان آخر حديث له بهذا المعنى فى يناير الماضى مع وفد الجمعية لحملة الدكتوراه فى القانون^{1}. وقد لخص الرئيس السادات بهذه الإجابة المختصرة، الموقف المصرى منذ الحرب الفلسطينية الأولى فى عام 1948 إلى يومنا هذا، ففى 15 مايو 1948 فور انتهاء الانتداب البريطانى رسميا على فلسطين، دخلت قوات من الجيش المصرى فلسطين، لإقرار الأمن والنظام، ووقف المذابح التى كانت ترتكبها ما أسماه البيان المصرى الرسمى " بالعصابات الصهيونية" ضد عرب فلسطين، كما أرسلت أربع دول عربية أخرى، هى الأردن وسوريا ولبنان والعراق، قوات رمزية إلى فلسطين، لنفس الأغراض وفى ذلك التاريخ، بدأت " حالة الحرب " بين العرب والصهاينة الذين احتفلوا فى 14 مايو 1948 بإعلان دولة إسرائيل على الجزء الأكبر من أرض فلسطين، وسارعت إلى الاعتراف بها فور إعلانها الدولتان الأعظم الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى الذى لم يكن وقتها يناصر قضية العرب. ثم توالت اعترافات الدول الأخرى حتى قبل أن تقبل إسرائيل عضوا فى الأمم المتحدة فى 12 مايو 1949^{2}. وعقدت إسرائيل فى نفس العام، بعد وقف العمليات الحربية واستجابة لقرارات مجلس الأمن، أربع اتفاقيات لهدنة دائمة مع مصر والأردن ولبنان وسوريا بأشراف منظمة الأمم المتحدة، وبفضل جهود وسيط هذه المنظمة بالنيابة

^{1} أنظر جريدة الأهرام القاهرية عدد 15 يناير 1975 .

^{2} أنظر كتاب الدكتور يوسف هيكل " فلسطين قبل وبعد " دار العلم للملايين ببيروت .

لقضية فلسطين الدكتور رالف بنش^{3} ، أقرها مجلس الأمن في 11 أغسطس 1949 .

ولم تنته اتفاقية الهدنة الدائمة " حالة الحرب " بين العرب واذ استمرت الاشتباكات من وقت لآخر بين الجانبين على طول خطوط الهدنة، وتكررت أعمال العدوان من جانب القوات الإسرائيلية على عزة في 5 أبريل 1954، وعلى الكنتيلا في 27 أكتوبر 1955، وعلى الصبحة في 2 نوفمبر 1955، ثم التهبت الجبهة المصرية الإسرائيلية من جديد بقيام إسرائيل في 29 أكتوبر 1956 بغزو شبه جزيرة سيناء وتوغلها فيها في اتجاه قناة السويس، مبتدئة الحرب الفلسطينية الثانية، وشاركت فيها إلى جانب إسرائيل، كل من فرنسا وبريطانيا بإنزال قواتهما المحمولة جوا وبحرا في منطقة بورسعيد في الرابع من نوفمبر 1956 تأديبا لمصر لأقدامها على تأميم القناة في 26 يونيو من نفس العام، ولم تتسحب القوات الفرنسية والبريطانية الغازية إلا بعد عدة أسابيع بينما لم تتخلى إسرائيل عن سيناء إلا بعد عدة شهور، وكانت قد احتلتها بكاملها في أكتوبر ونوفمبر 1956. محاولة البقاء فيها وضمها إلى ما تغتصبه من أرض فلسطين، لولا الضغوط الأمريكية السوفيتية داخل الأمم المتحدة وخارجها، وحلت قوات الطوارئ الدولية محل الغزاة على طول خطوط الهدنة بين مصر وإسرائيل وفي قطاع غزة، وبعد فترة هدوء نسبي استمرت حوالى عشرة سنوات، انفجر الوضع من جديد في الخامس من يونيو 1967، وعادت إسرائيل إلى احتلال شبه جزيرة سيناء، بالإضافة إلى الضفة الغربية للأردن وقطاع غزة وهضبة الجولان السورية فيما أشتهر بحرب الأيام الستة أو الحرب الفلسطينية الثالثة !

ولم تؤد قرارات مجلس الأمن بوقف إطلاق النار الصادرة في يونيو 1967 ولا قراره الشهير رقم 242 الصادر في 22 نوفمبر 1967 إلى أية تسوية للنزاع العربى الإسرائيلي، أو الحيلولة دون تجدد الاشتباكات بين الجانبين، لاسيما في

^{3} خلف رالف بانش في هذه المهمة الوسيط الدولى الاصيل كونت فولك برنادوت الذى أعتاله اليهود فى القدس الجديدة فى 17

عامى 1969 و 1970 على جبهة قناة السويس، فيما عرف بحرب الاستنزاف، وفشلت جميع محاولات السلام، بما فى ذلك محاولة وزير الخارجية الأمريكية وليام روجرز، إلى أن اندلعت الحرب الفلسطينية الرابعة بين العرب وإسرائيل فى العاشر من رمضان، الموافق السادس من أكتوبر 1973، ولم تتوقف إلا بعد تدخل مجلس الأمن فى 22، 24 أكتوبر لوقف إطلاق النار ووصول قوات الطوارئ الدولية إلى منطقة الشرق الأوسط للمرة الثانية خلال أقل من عشرين عاما^{4} .

ورغم وجود هذه القوات الدولية لضمان فك الارتباط بين القوات المصرية والإسرائيلية على جبهة قناة السويس وسيناء، وبين القوات الإسرائيلية والسورية فى هضبة الجولان مازال الموقف خطير للغاية، لا فى تقدير العرب وحدهم بل وحسب تقدير غيرهم، بما فى ذلك كبار المسؤولين فى الدولتين الأعظم ومنظمة الأمم المتحدة، فقد أعلن الرئيس المصرى أنور السادات مرارا وتكرارا أن خطر اندلاع حرب خامسة فى الشرق الأوسط ما زال قائما، وأنا نعيش على قنبلة زمنية قد تنفجر فى أية لحظة أما عمدا بأن تشن إسرائيل ما تسميه بالحرب الوقائية، وأما لسوء الحساب والتقدير وأنه ليس هناك من سبيل لنزع فتيل القنبلة سوى التحرك السريع وتوجه جميع الأطراف المعنية إلى مؤتمر جنيف للسلام لالتماس الحل النهائى للأزمة، كما أعترف كلا من الرئيس الأمريكى جيرالد فورد والرئيس السوفيتى ليونيد بريجنيف، والسكرتير العام للأمم المتحدة كورت فالدهيم، بخطورة الموقف وحذروا من عواقبه، إذا لم تظهر الأطراف المعنية مزيدا من المرونة لتقريب وجهات النظر المتباينة

، وهذا السرد السريع للوقائع لا يدع مجالاً للتشكيك فى سلامة وجهة النظر المصرية والعربية، بأن حالة الحرب ما زالت قائمة بين العرب وإسرائيل منذ 15 مايو 1948 إلى يومنا هذا، واستنادا إلى هذا الواقع، مارست مصر منذ ذلك التاريخ فى إقليمها البرى ومياهها الإقليمية وموانئها شاملة موانئ القنال، الحقوق المقررة فى القانون الدولى للدول المحاربة إزاء العدو الإسرائيلى، وإزاء سائر

^{4} أنظر "السياسة الدولية" العدد 25 يناير 1974 " عدد خاص عن الحرب العربية الإسرائيلية الرابعة 6 - 22 أكتوبر 1973 وقرارات مجلس الأمن أرقام 338 و339 و340 و341 فى قسم الوثائق الدولية بالعدد ص 201 وما بعده .

الدول، باعتبارها دول محايدة فى النزاع المسلح العربى الإسرائيلى، ومن بين هذه الحقوق المعترف بها للمحاربين حق " الاغتنام " أى حق ضبط سفن العدو وبضاعته المنقولة بحرا على ظهر سفنه أو على السفن الموضوعة تحت أشرفه وهيمنته^{6} ، وكذلك حق ضبط أموال المحايدىن من بضائع وخلافه متى كانت مرسله إلى العدو ، أو إلى الأشخاص الطبيعىين والاعتباريين المقيدىن فى أرضه أو فى الأراضى التى يحتلها أو الخاضعة لسلطانه ، متى كان من شأنها تقوية مجهوده الحربى ، مما أصطلح على تسميته " بالمهربات الحربية " . وتاريخ هذه المهربات الحربية طويل، وقد توسعت فى مدلولها الدول المحاربة خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية، حتى شمل جميع السلع تقريبا إلا ما ندر. ولم تذهب الحكومة المصرية فى علاقاتها بتجارة العدو الإسرائيلى والدول المحايدة المتعاملة معه، إلى هذا الحد المبالغ فيه، بل التزمت جانب الاعتدال. وأقامت فى عام 1949، ولأول مرة فى تاريخ مصر المعاصر، مجلسا للغنائم، يغلب عليه الطابع القضائى، للنظر فى الغنائم التى يجرى ضبطها للثبوت من طبيعتها ووجهتها العدائية، والحكم أما بالإفراج عنها، وأما بمصادرتها لصالح الدولة المصرية وفقا للقواعد المرعية فى القانون الدولى فيما يتعلق بالحروب البحرية، تلك القواعد التى تقررت ابتداء فى مؤتمر ماريز عام 1856 وفى بعض اتفاقيات مؤتمر لاهاى التالى للسلام فى عام 1907، ثم فى تصريح لوندون الشهير عام 1909، الذى وأن لم يحظ بتصديق الدول البحرية التى أسهمت فيه، إلا أنه ظل أهم تقنينين لأحكام القانون الدولى فى موضوع الغنائم والحرب البحرية عموما، حتى تاريخ نشوب الحرب العالمية الأولى عام 1914، حيث تقرر العدول عن معظم هذه الأحكام، لما اشتملت عليه من قيود أراد المتحاربون التحلل منها^{7} .

وكان لابد لمصر فى ممارستها لحق الاغتنام من توقيف السفن التى تدخل المياه الإقليمية المصرية، أو الموانى المصرية، بما فى ذلك بورسعيد والسويس على

^{6} أنظر حول هذا الموضوع مقال الأستاذ الدكتور حامد سلطان فى قضية الباخرة " أنج توفت " فى المجلة المصرية للقانون

الدولى المجلد السادس عشر سنة 1960 { ص 37- 50 }

^{7} أنظر فى موضوع الغنائم البحرية والتطبيق المصرى لاحكامها ، مقال المستشار أحمد صفوت (باشا) رئيس مجلس الغنائم

السابق فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد السادس سنة 1950 { ص 1 - 26 } .

مدخلى القناة. للتأكد من أن شحناتها لا تحتوى على أموال للعدو الإسرائيلي، أو على مهربات حربية مرسله إليه، ولقد أثارت هذه التدابير رغم الاعتدال فى تنفيذها تائرة الدول البحرية جميعا، كبيرها وصغيرها، فأخذت تتكر على الحكومة المصرية حق اتخاذها، يزعم أنه لا وجود " لحالة الحرب ". بين الدول العربية وإسرائيل، لاسيما بعد التوقيع على اتفاقيات الهدنة الدائمة بإشراف الأمم المتحدة فى عام 1949^{8} . كما زعمت أن فى توقيف السفن فى ميناءى بورسعيد والسويس لتفتيشها، وإخضاع شحناتها لإجراءات الاغتمام، من ضبط ومصادرة إخلالا خطيرا بأحكام معاهدة القسطنطينية الموقعة فى 29 أكتوبر 1888 لضمان حرية الملاحة فى قناة السويس لجميع الدول فى زمنى السلم والحرب على حد سواء^{9} . ولقد ردت الحكومة المصرية بحزم على هذه الادعاءات. وشرحت وجهة نظرها تفصيلا فى مذكرة إضافية. أعدت أصلا لتقديمها إلى مجلس الأمن عند طرح هذا الأمر عليه للمرة الأولى عام 1951^{10} . ورغم صدور قرار مجلس الأمن بالأغلبية فى أول سبتمبر 1951 لغير صالح مصر^{11} ومطالبة المجلس تحت ضغط الدول البحرية الكبرى للحكومة المصرية برفع القيود المفروضة على حرية مرور السفن فى قناة السويس، فقد اعتبرت الحكومة المصرية أن القرار المذكور لا يعدو كونه قرارا سياسيا ليس من شأنه التأثير فى حقوقها المستمدة من قواعد القانون الدولى التقليدية فى هذا الشأن، ولا أن يغير مضمون هذه القواعد. وواصلت الحكومة المصرية مع بعض التخفيف والتيسير، تفتيش السفن فى مياهها الإقليمية وموانئها جميعا، بما فى ذلك ميناءى بورسعيد

^{8} أنظر دحض هذه المزاعم مقال الأستاذ باكستر الأمريكى فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد 16 سنة 1960 ص 1—14 ، فى القسم الإفرنجى للمجلة .

^{9} أنظر تحليل لهذه الاتفاقية فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد 12 {قسم ثان} 1956 باللغة الإنجليزية بقلم الأستاذ عمر غياشى {ص 28—52} .

^{10} أنظر نص هذه المذكرة فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد السابع سنة 1951 القسم الإفرنجى {ص 225—260} وكانت قد كلفت بإعدادها كمشترار للرأى بمجلس الدولة لوزارتى الخارجية والعدل ولقد سلمها الأستاذ محمد صلاح الدين {ياشا} وزير الخارجية المصرية وقتذاك فى أكتوبر 1950 إلى مندوب مصر الدائم فى نيويورك الدكتور محمود فوزى للاستئناس بها عند نظر موضوع القيود المفروضة على حرية الملاحة فى قناة السويس أمام مجل الأمن وقد نوقش هذا الموضوع أمامه فى سبتمبر 1951 ثم فى عام 1954.

^{11} أنظر نص هذا القرار فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد السابع 1951 القسم الإفرنجى {ص 259 إلى 260} .

والسويس. لضبط الشحنات المشبوهة وإحالة أمرها إلى مجلس الغنائم، للحكم بمصادرتها متى تأكد المجلس من صفتها العدائية، أو أنها من المهربات الحربية حسب قوائم هذه المهربات كما أعدتها السلطات المصرية، ووفقا للتعليمات الصادرة عنها من حيث نوعية البضائع، ووجهتها الحقيقية النهائية، والمستندات المثبوتة اللازمة للاستدلال على هذه الوجهة، مما أدى إلى إثارة موضوع هذه القيود مرة أخرى أمام مجلس الأمن في عام 1954، ومما يستحق الذكر، أن المندوب السوفيتي في المجلس أبدى تفهما أكبر هذه المرة لوجهة النظر المصرية.

وكان المندوب السوفيتي عند مناقشة نفس الموضوع في المجلس في سبتمبر سنة 1951 قد أمتنع عن التصويت على مشروع القرار، هو ومندوب كل من الهند والصين الوطنية { التي كانت تحت وقتذاك مقعد جمهورية الصين الشعبية }. مما أضعف من قيمة ذلك القرار، وشجع مصر على المضي قدما في إجراءاتها مع بعض التيسير كما ذكرنا من قبل، لتهدئة ثائرة الدول البحرية {12} .

وطبقت الحكومة المصرية نفس التدابير في موقع رم الشيخ في أقصى جنوب سيناء على مدخل خليج العقبة، بالنسبة لجميع السفن التي تعبر مضيق ثيران قاصدة ميناء " إيلات " الإسرائيلي على رأس الخليج، أو القادمة من الميناء المذكور فكانت الحامية المصرية في موقع شرم الشيخ تمنع جميع السفن الإسرائيلية من المرور وتستوقف كل سفينة أخرى للتأكد من أنها لا تنقل بضائع إسرائيلية، ولا تحمل مهربات حربية لى إسرائيل، وصدرت التعليمات إلى الحامية المذكورة بفتح النيران إنذارا لكل سفينة يصدر إليها الأمر بالتوقف للتفتيش ولا تمتثل له، ولقد فتحت النيران فعلا على السفينة البريطانية " أمبيردوش " في 21 ديسمبر 1950 حينما حاولت الإفلات من التفتيش، وأثار هذا الحادث جدلا عنيفا

{12} أنظر بيان مندوب مصر في مجلس الأمن عند مناقشته شكوى إسرائيل من حجز السلطات المصرية للسفينة الإسرائيلية : بات جاليم " في سبتمبر 1954 والبيان المنشور في المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد الحادي عشر سنة 1955 { القسم الإفرنجي } ص 155 إلى 166 .

بين الحكومتين المصرية والبريطانية، وكاد أن يؤدي في عهد آخر وزارة وفدية إلى أزمة حادة. ولكن إزاء إصرار مصر على حقها وسلامة موقفها من الناحية القانونية، انتهت الأزمة بسلام، وسلمت حكومة العمال البريطانية بالسيادة المصرية على مضيق ثيران، وبحق مصر الشرعى فى تفتيش السفن التى تمر فيها إلى خليج العقبة، أو القادمة منه نظرا لحالة الحرب القائمة بين مصر وإسرائيل. وسلم السفير البريطانى فى القاهرة فى 29 يونيو 1951 إلى الحكومة المصرية، كتابا رسميا بهذا المعنى. وتم التفاهم بين الطرفين المصرى البريطانى، على أيسر السبل العملية للتوفيق بين خضوع السفن التى تجتاز هذا الممر المائى للتفتيش، وبين صالح أصحاب هذه السفن، فى أن تتم هذه الإجراءات بأسرع وقت، وبأقل إزعاج ممكن للسفينة.

وبينما يقوم حق الحكومة المصرية فى تفتيش السفن فى ميناءى بورسعيد والسويس لضبط البضائع الإسرائيلية والمهربات الحربية على سندان متميزين هما: ممارسة حقوق المحاربين والحرب البحرية عموما – ثم أحكام المادتين 9 و10 من اتفاقية القسطنطينية لعام 1888 التى تخول الحكومة المصرية اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر ونظامها العام، ولحماية القناة ذاتها شريطى إلا يترتب على هذه التدابير فى جميع الأحوال، تعطيل الملاحة فى القناة، فأن حقها فى تطبيق نفس التدابير على السفن وشحناتها فى خليج العقبة ومضايق ثيران، لا يقوم إلا على أو السندان فقط { ممارسة حقوق المحاربين } لعدم وجود اتفاقية دولية على غرار اتفاقية القسطنطينية، لتنظيم المرور الحر فى الخليج المذكور ومضايقه^{13}.

ولكن ممارسة الحكومة المصرية لحقوق التفتيش والضبط والمصادرة إزاء السفن وشحناتها المارة فى خليج العقبة ومضايق ثيران، لم يطبق فى الواقع إلا خلال

^{13} أنظر عن الوضع القانونى لخليج العقبة ومضايق ثيران {المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد الثالث عشر سنة 1952 {ص 138 – 150} القسم العربى بقلم الدكتور عمر زكى غياشى ومحضر اجتماع الجمعية المصرية للقانون الدولى يونيو 1967 لمناقشة قضية خليج العقبة ومضيق ثيران فى عدد المجلة المذكورة الثالث والعشرين 1967 ص 21 إلى وما بعدها .

الفترة من 1950 إلى 1956 فقط. ثم توقف تماما بعد احتلال إسرائيل لسيناء وموقع شرم الشيخ فى أواخر أكتوبر 1956، ثم بعد أن حلت قوات الطوارئ الدولية فى هذه المواقع محل القوات الإسرائيلية، إلى تاريخ انسحاب هذه الأخيرة بدورها فى أواخر مايو 1967 استجابة لطلب الحكومة المصرية. وفى أثناء هذه الفترة الجديدة التى جاوزت عشرة أعوام، كانت السفن الإسرائيلية تستخدم بلا عائق خليج العقبة ومضايقه، فى حماية قوات الطوارئ الدولية. وكان انسحاب هذه القوات الدولية من شرم الشيخ، وخطوط الهدنة المصرية الإسرائيلية، وعودة الجيش المصرى إلى هذه المواقع فى الأيام الأخيرة من مايو، وحتى الخامس من يونيو 1967، وتهديدات الرئيس الراحل جمال عبد الناصر بإغلاق مضائق ثيران وخليج العقبة من جديد فى وجه الملاحة الإسرائيلية، من العوامل الرئيسية التى أشعلت حرب الأيام الستة. وكثيرة من ثمرات انتصاراتها على الجيوش العربية أحكمت إسرائيل قبضتها على شبه جزيرة سيناء، وموقع شرم الشيخ. وأعلنت وما زالت تعلن حتى بعد حرب السادس من أكتوبر 1973 وعبور القوات المصرية إلى الضفة الشرقية لقناة السويس وتحريرها، أنها لن تتخلى عما زالت تحتله من سيناء إلا بعد حصولها على الضمانات الكافية بعدم العودة إلى إغلاق خليج العقبة ومضائق ثيران مرة أخرى فى وجه السفن الإسرائيلية، كما تطالب بحرية الملاحة لسفنها فى قناة السويس أسوة بسائر الدول.

ولقد أوضح ذلك أبا أبيان وزير خارجية إسرائيل فى رده بتاريخ 15 أكتوبر 1968 على السفير جونر بارنج الممثل الشخصى للسكرتير العام للأمم المتحدة لحل مشكلة الشرق الأوسط وفقا لقرار مجلس الأمن رقم 242 الصادر فى 22 نوفمبر 1967، فجاء فى رد أبا أبيان تحت بند " حرية الملاحة فى المياه الدولية " يجب أن نعلن حكومتها أنه لما كانت قناة السويس وخليج العقبة طرقا مائية دولية، فأن سياستهما هى أنهما وكافة الدول الأخرى سوف يضمن حرية المرور لملاحاتهم، ويجب أن تؤمن حرية العبور وسائل مناسبة ودائمة تستطيع ضمان عدم عود الحصار والمدخل. أن الإبقاء على حالة الحرب الحالية حتى بعد قرار

مجلس الأمن الصادر في أول سبتمبر 1951 كان إلى حد كبير مسئولاً عن الأعمال العدائية التي حدثت من بعد ذلك، وعن انهيار نظام الهدنة، ومن ثم من الضروري أن يكون اتفاقنا على هذه النقطة واضحاً وصريحاً. وبوجه خاص، كان هناك في الآونة الأخيرة غموض بشأن موقف الجمهورية العربية المتحدة " مصر " من موضوع حرية المرور في قناة السويس، أن الوضع الدولي، هو أنه عندما تفتح القناة، يجب أن تفتح فوراً وبلا قيد أو شرط، وبدون تمييز بين سفن كافة الدول بما في ذلك سفن إسرائيل " {14}.

ومن المعلوم أنه من الأسس التي وردت في القرار رقم 242 لسنة 1967 لمجلس الأمن لإقامة سلام دائم وعادل في الشرق الأوسط: انسحاب إسرائيل من الأراضي التي احتلتها في حرب يونيو 1967 – وإنهاء جميع ادعاءات وحالات الحرب – والاعتراف المتبادل بالسيادة ووحدة الأراضي والاستقلال السياسي لكل دول المنطقة، وحقها في أن تعيش بسلام ضمن حدود آمنة ومعترف بها، متحررة من استخدام القوة أو التهديد بها – إلى جانب ضمان حرية الملاحة في الممرات المائية الدولية في المنطقة {15}، ويقصد القرار بطبيعة الحال ، خليج العقبة ومضائق تين ، وقناة السويس .

ولم يكن حكيماً إزاء تمسك الحكومة المصرية بممارسة حق الاغتنام في مياهها الإقليمية وموانئها البحرية، بما في ذلك موانئ قناة السويس، أن تخاطر السن التجارية الإسرائيلية بالمرور في تلك المياه، أو الأضرار من الموانئ المصرية، لمحاولة عبور قناة السويس مثلاً من بورسعيد إلى السويس أو العكس لعلمها مسبقاً بنتائج مثل هذه المخاطرة، وهي ضبط السفينة وإحالتها إلى مجلس الغنائم المصري لإصدار حكمه بمصادرة السفينة كغنيمة بحرية، ومع ذلك، فقد خاطرت إسرائيل بذلك ذات مرة من قبيل التحدي، ورغبة في إحراج مصر، تمهيداً لرفع الأمر إلى

{14} أنظر نص هذا الرد في المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد 14 سنة 1968 { ص 230 وما بعدها } قسم الوثائق .

{15} أنظر نص هذا القرار في المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد 24 سنة 1968 { ص 221 وما بعده }.

الهيئات الدولية، واستصدار قرار جديد منها بشجب التدابير المصرية، بزعم أنها تعطل حرية الملاحة فى قناة السويس، بالمخالفة لأحكام اتفاقية القسطنطينية، وهكذا حيكّت خطوط قضية السفينة الإسرائيلية "يات جاليم" التى حاولت، بناء على تعليمات من كومة نل أبيب، عبور القناة من السويس إلى بورسعيد فى سبتمبر 1954، فمنعتها السلطات المصرية واحتجزتها مع البحارة الإسرائيليين الذين كانوا على ظهرها، ثم أفرج عنهم بعد تحقيق معهم، وسارعت إسرائيل إلى رفع شكوى إلى مجلس الأمن فى 28 سبتمبر 1954 اتهمت فيها مصر بارتكاب عمل عدائى ضد السفينة المذكورة فى منطقة قناة السويس، وأثار المندوب الإسرائيلى عند مناقشة هذه الشكوى أمام المجلس موضوع قراره السابق الصادر فى أول سبتمبر 1951 بدعوة مصر لرفع القيود المفروضة على الملاحة فى القناة. ولقد د المندوب المصرى المرحوم الأستاذ عمر لطفى على هذه المزاعم الإسرائيلية، مؤكداً من جديد على استمرار حالة الحرب بين مصر وإسرائيل، وحق السلطات المصرية، تبعاً لذلك فى تفتيش السفن التى تمر فى الموانى المصرية أو قناة السويس، وضبط البضائع المعادية المحملة عليها، وكذلك المهربات الحربية لإسرائيل، وذلك رغم اتفاقية الهدنة الدائمة الموقعة مع إسرائيل، لأن الهدنة حسب أرجح الآراء فى القانون الدولى، وأن كانت تنتهى العمليات الحربية، إلا أنها لا تنتهى حالة الحرب ذاتها، وإنما تنهيه فقط معاهدة الصلح أو اتفاق الأطراف المعنية صراحة أو ضمناً، على اعتبار حالة الحرب فيما بينهما منتهية، واستبعد المندوب المصرى قرار مجلس الأمن الصادر فى أول سبتمبر 1951 من المناقشة لصدوره بصدد التدابير التى تتخذها السلطات المصرية إزاء سفن المحايدين، ولا علاقة له البتة بسفن العدو الإسرائيلى ذاتها وأنه لا يتصور بدهاءة. ما ظلت حالة الحرب قائمة بين مصر وإسرائيل، أن يسمح للسفن الإسرائيلية باستخدام المياه الإقليمية المصرية، أو قناة السويس، لاحتمال قيامها بعمل تخريبي فى القناة، لن يعود بالضرر على مصر وحدها، بل قد يهدد الملاحة الدولية بوجه عام. وأن منع سفن إسرائيل من استخدام القناة فى مثل هذه الظروف ليس رخصة تمارسها مصر، أو لا تمارسها بل واجب تفرضه عليها المادة التاسعة من اتفاقية القسطنطينية، حينما عهدت إلى مصر

بوصفها دولة صاحبة السيادة الإقليمية باتخاذ ما يلزم من تدابير لتأمين سلامة القناة {16} وهكذا باءت بالفشل محاولة إسرائيل استخدام القناة رغم حالة الحرب القائمة بينها وبين مصر، ولم تحاول إسرائيل التجربة مرة أخرى، إلا حينما احتلت سيناء، حتى ضفاف قناة السويس في حرب يونيو 1967 لكن محاولاتها كانت ثانوية ومحدودة الأثر، نظرا لتعطيل الملاحة في القناة، بما نشرت السلطات المصرية في قاع القناة وعلى طول مجراها، من عوائق لمنع العدو من استخدامها كما فعلته في 1956 أبان العدوان الثلاثي الغادر على الأراضي المصرية. ومن باب أولى لم تحاول السفن الحربية الإسرائيلية دخول المياه الإقليمية المصرية، أو عبور القناة، بل أن اتفاقية الهدنة الدائمة الموقعة في رودس في 24 فبراير 1949 بين مصر وإسرائيل، تحرم على السفن لحربية لأى من الجانبين الاقتراب من المياه الإقليمية للجانب الآخر، إلى مسافة ثلاثة أميال من شواطئه وحينما حاولت المدمرة الإسرائيلية " إيلات " مخالفة هذا الحظر في أكتوبر 1967، لم تتردد الزوارق الحربية المصرية، رغم الهزيمة في حرب يونيو والظروف القاسية التي كانت تمر بها مصر، من إطلاق صواريخها عليها وإغراقها مع بحارتها {17} . ووعت إسرائيل هذا الدرس، فلم تعد الكرة ثانية وأن كانت انتقمت لإغراق مدمرتها إيلات بتدمير معامل تكرير البترول المصرية في السويس.

ولما كان قيام حالة الحرب واستمرارها إلى يومنا هذا، هو سند مصر في ممارسة إجراءات التفتيش والضبط والمصادرة للأموال المعادية ولبضائع المحايدين المعتبرة من المهربات الحربية — بالإضافة إلى أحكام المادتين 9 و10 من اتفاقية القسطنطينية التي تخول حكومة مصر اتخاذ ما يلزم من تدابير للدفاع عن البلاد والنظام العام ، ولتأمين سلامة القناة ذاتها — فأن إنهاء حالة الحرب سواء بالتوقيع

{16} أنظر بيان المندوب المصرى المرحوم عمر لطفى أمام مجلس الأمن . عن مناقشة حادث سفينة "بات جاليم " فى عام 1954

فى المجلة المصرية للقانون الدولى العدد 11 سنة 1955 { ص 155 – 166 } فى القسم الإفرنجى .

{17} أنظر قرار مجلس الأمن رقم 240 لسنة 1967 بشأن إغراق المدمرة إيلات وضرب معامل تكرير البترول فى السويس فى

المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد 24 سنة 1968 { ص 313 } فى القسم العربى .

على معاهدة صلح أو نتيجة لاتفاق جميع الأطراف المعنية ، على اعتبار تلك الحالة الشاذة منتهية ، سوف يسقط السندين معا ، ويفتح بالتالى الباب على مصراعيه لحرية مرور البضائع المختلفة من وإلى إسرائيل على سفن الدول كافة ، عبر الممرات المائية المصرية فى قناة السويس ، وخليج العقبة ، ومضايق تيران ، وهو ما نحب إدخاله فى الحساب من الآن ، ولكن هل يعنى هذا أيضا حرية المرور الفورى لسفن إسرائيل أيضا ؟ يجب أن نعترف أنه ليس من السهل فى أعقاب حروب أربع بين العرب وإسرائيل ، على مدى قرابة ثلاثين عاما ، تحملت أبانها مصر العبء الأكبر ، بذلا ، وتضحية ، وفداء ، وعبئت أثنائها النفوس بالمرارة والبغضاء والأحقاد ، أن يشهد شعب مصر دون ردود فعل قوية قد تعكر صفو النظام العام ، سفن إسرائيل وهى تعبر قناة السويس ناشرة أعلامها ، أو وهى تجتاز أمنة مضيق تيران الواقع بكامله فى جزئه الملاحي ضمن المياه الإقليمية المصرية ! لذلك لا بد من الاعتماد على عامل الوقت ، فلا ترفع القيود المفروضة الآن على الملاحة الإسرائيلية – بعد زوال حالة الحرب – إلا تدريجيا ، لكى يألف الناس الأوضاع الجديدة ، فلا يثورون ، وحتى تتأكد السلطات المصرية من حسن نوايا الطرف الآخر ، وأن المرور المسموح به لسفنه ، هو مما ينطبق عليه وصف المرور البرى ، الذى لا يضمم شرا ، ولا يهدد سلامة المجرى المائى ذاته ، أو يتعمد مخالفة اللوائح الأمنية والجمركية والصحية المقررة لضبط الملاحة فيه ، طبقا للأعراف الدولية ، ومتطلبات الأوضاع المحلية .

كما أن السماح للبضائع والسفن الإسرائيلية بالمرور فى قناة السويس ، ومضايق تيران ، وخليج العقبة – متى توفر ذلك – نتيجة لإنهاء حالة الحرب ، لن يعنى بالضرورة الاعتراف من جانب مصر بدولة إسرائيل ، أو اعتزام الدخول معها فى أية علاقات أخرى لا شأن لها بهذا المرور بالقرار كواقعة مادية . ومن المتوقع ، مع ذلك أن يثير هذا المرور ، وما قد يفرض عليه من اشتراطات أمنية ، على الأقل فى مراحلها الأولى بعض المشاكل بين الطرفين ، ومعلوم أن مصر قبلت فى 18 يوليو 1957 أن تسوى النزاعات والخلافات التى قد تنشأ بخصوص قناة

السويس ، والترتيبات الخاصة بتشغيلها كما أعلنتها مصر فى ذلك الوقت ، طبقا لميثاق الأمم المتحدة ، أى بالطرق السلمية ، بعيدا عن استخدام القوة أو التهديد بها كما قبلت مصر الولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية ، فيما قد ينشأ من منازعات وخلافات بينها وبين الدول الموقعة على معاهدة القسطنطينية لعام 1888 حول تغيير هذه الاتفاقية أو انطباقها وليست إسرائيل بطبيعة الحال من بين هذه الدول الموقعة على الاتفاقية^{18} . ولكنها تستفيد بطريق غير مباشر من قبول مصر الولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية إزاء تلك الدول ، إذا ما ارتأت فرنسا أو بريطانيا مثلا ، وهما من الدول الموقعة أن القيود التى يمكن أن تفرضها مصر .

^{18} الدول الموقعة هى بريطانيا ، وفرنسا ، وروسيا ، وألمانيا ، والنمسا والمجر ، وإيطاليا ، وأسبانيا وهولندا ، وتركيا .