

زراع الألغام والاستقلال الشيايئي للدول المطللة على البحر الأحمر

د. بذكرية العوضي *

المقدمة :

تعيش منطقة الشرق الاوسط بسبب الحروب الدولية والداخلية فيها ، حالة من عدم الاستقرار تكاد لا تضاهيها فيها منطقة اخرى في العالم . ولقد تعرضت المنطقة اعتبارا من ٩ يوليه الى ٢٧ اغسطس ١٩٨٤ ، الى نوع اخر من الاعمال غير المشروعة بموجب قواعد القانون الدولي ، وتتمثل في سلسلة من انفجارات الألغام في مناطق متفرقة في البحر الاحمر وخليج السويس . وقد اسفرت هذه الانفجارات عن اصابة حوالي تسع عشرة سفينة تجارية خلال شهري يوليو واغسطس ١٩٨٤ (١) . كما تبع بداية هذه الانفجارات ورافقتها تظاهرة عسكرية للقوات البحرية الاجنبية في البحر الاحمر وخليج السويس ، تمثلت في استقدام اكثر من ثلاثين سفينة حربية ، من كاسحات الألغام وغيرها ، للبحث عن الألغام في تلك المنطقة . ولا شك ان هذه التظاهرة تشكل ، لاسيما اذا اخذنا في الاعتبار الاوضاع السائدة في المنطقة ، خطرا على الاستقلال السياسي بالنسبة للدول العربية المطللة على البحر الاحمر وخليج السويس ، فضلا عن ان هذه الانفجارات قد تعرض للخطر كذلك المصالح الحيوية للامة العربية جمعاء كما سنوضح في حينه (٢) .

ان وجود السفن الحربية الاجنبية في هذه المنطقة البحرية ، يعد سابقة خطيرة في العلاقات الدولية ، رغم ان وجودها كان بناء على طلب من حكومات الدول المطللة على البحر الاحمر . ومما يزيد من خطورة الامر ، تبعية هذه السفن لاربع دول كبرى هي الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي وفرنسا والمملكة المتحدة .

وجدير بالذكر ان مساهمات الدول المشاركة في عمليات البحث عن الألغام كانت على النحو التالي : ١٢ كاسحة الغام قديمة تابعة لمصر ، ٤ سفن خاصة

* استاذة مساعدة بقسم القانون الدولي بكلية الحقوق — جامعة الكويت .

بالبحث عن الألغام تابعة لبريطانيا ، { كاسحات الغام تابعة لفرنسا ، سفينتي
مساعدة تابعتين لفرنسا . أما مساهمة الولايات المتحدة فتتمثل في : { طائرات
هليكوبتر ، وفرقة مكونة من مائتي رجل على متن سفينة حربية ، وسفينة أبحاث
يعمل عليها ١٥ خبيرا في شؤون الألغام البحرية ، اضافة الى ٣ طائرات هليكوبتر
خاصة ارسالت في فترة لاحقة مع احدى قطع الاسطول الامريكي الخاص بالشرق
الاوسط الى المملكة العربية السعودية بناء على طلبها ، للبحث عن الألغام فسي
موانئها الرئيسية (ميناء جدة وميناء ينبع) ، والتوجه بعد ذلك الى الجزء الجنوبي
من البحر الاحمر الذي وقعت فيه معظم الانفجارات . وكما أوردت وكالات الأنباء ،
فان الاتحاد السوفيتي أرسل بعض القطع البحرية اضافة الى حاملة الطائرات
« لينجراد » الى المنطقة الجنوبية من البحر الاحمر للمساعدة في عملية البحث عن
الألغام بالقرب من مضيق باب المندب وحول سواحل اليمن ، علما بأن اربع سفن
تجارية تابعة للمعسكر الشرقي على الأقل قد تضررت من جراء انفجار الألغام في
البحر الاحمر .

هذا وقد تم تشكيل لجنة عسكرية لادارة القوات المتعددة الجنسيات — فيما
عدا القوات السوفيتية — برئاسة قائد عسكري من جمهورية مصر العربية . وتم
توزيع الأعمال فيما بين الدول المشاركة في اللجنة على النحو التالي :

تتمركز القوة البريطانية بالقرب من القاعدة البحرية المصرية القريبة من
السويس « الادبية » . أما القوة الامريكية فتوضع في منطقة « رأس شقير » التي
توجد فيها معدات التنقيب عن النفط وبالقرب من ميناءي الفردقة ، وسفاجا . كما
تحدد مجال عمل القوة الفرنسية في اتجاه السواحل السعودية ، علما بأن هناك
قاعدة فرنسية في جيبوتي عند مدخل باب المندب . أما السفن التابعة لكل من
ايطاليا وهولندا ، فانها تقوم بمساعدة القوات الأخرى في خليج السويس والبحر
الاحمر . وذكرت المصادر الغربية أن مهمة هذه القوات تنحصر في تقديم المساعدات
التقنية للدول المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس (٣) .

هذا ويمكن اجمال البواعث او الدوافع وراء زرع الألغام في البحر الاحمر
وخليج السويس ، والتي يمكن من خلالها التكهن بمصدر أو مصادر هذه
الألغام (٤) أو على الأقل التعرف على الدول المستفيدة منها ، بالامور التالية :

١ — منع تصدير البترول العراقي عن طريق البحر الاحمر وخليج العقبة
عبر الاراضي السعودية تمهيدا لاجلاق الممر الرئيسي لبترول الخليج (٥) .

٢ — زعزعة الامن في البحر الاحمر ، وذلك بهدف ضرب مصالح المملكة
العربية السعودية التي تقف موقفا مؤيدا للعراق في نزاعه مع ايران (٦) .

٣ زعزعة الأمن الملاحي في المضائق والقنوات الدولية (باب المندب)
و (مضيق تيران) و (قناة السويس) والتشكيك في قدرة دول المنطقة المطلة على
البحر الأحمر في المحافظة على الأمن الملاحي .

٤ - تنشيط عمليات استخراج بترول دول أمريكا اللاتينية وتسويقه الى
أقصى حد بديلا عن البترول العربي أو الإيراني ، وذلك من أجل مساعدتها
لسداد ديونها الباهظة للحكومة والبنوك الأمريكية وعدد من الشركات العملاقة
المتعددة الجنسيات التي تسيطر عليها الاحتكارات الأمريكية والأوروبية (٧) .

وأخيرا ، فإنه لا ريب أن إبراز الجوانب القانونية لعملية زرع الألغام في البحر
الأحمر وخليج السويس ، وبيان عدم مشروعية هذه العملية وحقوق الدول المطلة
على كل منهما لمواجهة مثل هذه العمليات - أمر في غاية الأهمية بالنسبة للحفاظ
على أمن واستقرار دول المنطقة ، فضلا عن أمن وسلامة الملاحة الدولية في هذا
الممر البحري الاستراتيجي ، ويمكن لنا دراسة هذه الجوانب من خلال البنود
الثلاثة التالية :

**أولا : المبادئ والقواعد القانونية المتعلقة بأمن وسلامة الدول الساحلية
المطلة على الممرات الدولية البحرية والبحار الإقليمية .**

**ثانيا : حماية الاستقلال السياسي للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج
السويس من عملية زرع الألغام بموجب مبدأ حق البقاء .**

**ثالثا : الدروس المستفادة من عملية زرع الألغام وإمكانية التعاون الإقليمي
بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر ، (الهيئة الإقليمية للإرشاد والمراقبة) .**

**أولا : المبادئ والقواعد القانونية المتعلقة بأمن وسلامة الدول الساحلية
المطلة على الممرات الدولية البحرية والبحار الإقليمية .**

تنقسم الممرات الدولية البحرية من ناحية النظام القانوني الذي يحكمها
الى نوعين :

القنوات : وهي ممرات بحرية صناعية انشئت للملاحة الدولية ووضع لها
نظام قانوني بمقتضى اتفاقيات دولية خاصة كما هو الحال بالنسبة لقناة كيبل
وقناة بنما وقناة السويس التي سوف نتناول النظام القانوني الذي يحكمها بشيء
من التفصيل في هذه الدراسة (٨) .

المضائق : تعتبر المضائق من الناحية الجغرافية ممرات بحرية طبيعية أي
تشكلت وفقا لظروف جغرافية وجيولوجية ، وبمقتضى القواعد الدولية العرفية ،

فان اصطلاح المضيق يطلق على الممرات البحرية التي يتجاوز اتساعها عادة عرض البحر الاقليمي ، والتي تصل بين جزاين من اعالي البحار . وتعرف هذه الممرات اصطلاحا باسم المضائق الدولية ، ويحكمها نظام قانوني يجد قواعده في الاتفاقات والاعراف الدولية . ومن قبيل ذلك مضيق هرمز ومضائق تيران ومضيق باب المندب الذي يصل بين البحر الاحمر وبحر العرب (٩) .

وتكمن أهمية الممرات الدولية البحرية ، الصناعية والطبيعية ، في انها تسهل على السفن التجارية والحربية قطع مسافات واسعة للوصول الى المكان الذي تستهدفه ، وتزود تلك السفن بما تحتاجه عادة من وسائل تموين ووقود (١٠) .

وحيث ان الممرات الدولية البحرية قد تمثل اجزاء من اقليم الدولة او من مياهها الداخلية او الإقليمية ، فانها تخضع للأنظمة التي تضعها الدولة التي تمر بها القناة او التي تقع على المضيق . ومن ناحية اخرى ، فان المصالح الدولية تقتضي بأن تخضع الدولة البحرية التي تقع القناة في اقليمها ، او تكون محاذية للمضيق الدولي ، لبعض القيود القانونية اخذا في الاعتبار المصالح الدولية للمجتمع الدولي . ولتفادي هذا الصراع بين مصالح الدولة الساحلية والدول الاخرى ، قام المجتمع الدولي بوضع نظام قانوني للممرات البحرية يحفظ التوازن بين اعتبارات الامن والحماية للدولة الساحلية ، وبين مصالح الدول الاخرى في استخدام الممرات البحرية .

وعلى الرغم من وجود التنظيم القانوني الدولي لتلك الممرات البحرية الدولية ، الا أن تضارب المصالح الدولية وتباينها قد عرض في كثير من الأحوال الامن الملاحي في هذه الممرات الدولية البحرية للمخاطر ، وبصورة خاصة تعريض الامن والاستقلال السياسي للدول المشاطئة للمضيق والدول التي تقع القنوات اندولية ضمن اقليمها . هذا الواقع الدولي يؤكد مؤخرا في عملية زرع الالغام في انحر الاحمر وخليج السويس . لذلك نخصص هذا القسم من الدراسة لبيان وتحديد المبادئ والقواعد الدولية المستقرة بشأن أمن وسلامة الدول الساحلية المطلة على الممرات المائية الدولية والبحار الإقليمية على النحو التالي :

- ١ — النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدول المطلة على القنوات الدولية .
- ٢ — النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق الدولية .
- ٣ — النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدولة الساحلية في البحر الاقليمي .

١ — النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدول المطلة على القنوات الدولية —
الوضع الخاص بقناة السويس :

ان القنوات التي تحظى باهتمام القانون الدولي ، هي القنوات التي تستخدم للملاحة الدولية ، مثال ذلك قناة السويس وقناة بنها وقناة كييل . تلك التي حددت نظامها القانوني اتفاقيات دولية . ومن أهم المبادئ القانونية التي تحكم القنوات الدولية ، ومنها قناة السويس ، مبدأ حرية الملاحة لسفن جميع الدول في وقت السلم ، من خلال قاعدة حق المرور البريء ، وحيث ان قناة السويس قد كانت هدفا مباشرا لعملية زرع الألغام في البحر الأحمر وخارج السويس ، فسوف نتناول النظام القانوني الذي يحكمها بموجب اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ (١١) .

أكدت المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة على مبدأ حرية الملاحة في القنوات الدولية عندما نصت بأنه :

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب ، لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها .

وبمقتضى المادة الأولى من اتفاقية القسطنطينية ، فانه يمكن القول بأن النظام القانوني لقناة السويس يخضع للأحكام والمبادئ العامة التي تسري على الملاحة في المضائق الدولية ، ونقصد بذلك اقرار مبدأ حق المرور البريء للسفن الأجنبية التجارية والحربية في وقت السلم والحرب . ومن جانب آخر ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف فيها ، بضمان أمن القناة وعدم المساس بسلامة القناة او منشأتها (١٢) .

وحيث ان قناة السويس تقع ضمن الأراضي المصرية ، فانها تخضع لسيادة مصر ، مع الأخذ في الاعتبار الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية ، وفي مقدمتها احترام حرية الملاحة كما تقضي بذلك اتفاقية القسطنطينية (١٣) .

ونظرا لأهمية خضوع قناة السويس لسيادة مصر ، أكدت المادة الثامنة من اتفاقية القاهرة لعام ١٩٥٤ ، على ذلك كما يلي :

« أولا : ان قناة السويس تعتبر مياهها جزءا من المياه الداخلية لجمهورية مصر العربية ، ولا يحد من ذلك الا الالتزامات الواردة في اتفاقية القسطنطينية ، أو أي معاهدة أخرى توقعها مصر . وبناء على تلك القاعدة ، فان لمصر وحدها الحق في اتخاذ سائر الإجراءات الخاصة بالدفاع عن القناة ، وعليه فانه لا يحق لأية دولة حق الدفاع عن القناة . وبما ان القناة جزء من مصر ، فانه يحق لها ان تبشر في القناة حقوق الدولة المحاربة ضد الدولة التي تكون في حالة حرب معها » .

وتجدر الإشارة الى أن مصر مارست هذا الحق ضد السفن الاسرائيلية والسفن الأجنبية المتجهة والخارجة من وإلى اسرائيل ، وذلك منذ حرب فلسطين

عام ١٩٤٨ الى نوفمبر ١٩٦٧ ، عندما اعلنت مصر قبولها لقرار مجلس الامن الدولي رقم (٢٤٢) الذي تقضي الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الثانية منه بما يلي :
« ويؤكد المجلس الحاجة الى : ب - ضمان حرية الملاحة في الممرات الدولية في المنطقة » .

وحول مدى تأثير القرار رقم (٢٤٢) على التزام مصر بالسماح للسفن الانسرائيلية بالعبور في قناة السويس ، يرى د. عبد العزيز سرحان بأن مصر غير ملزمة بتنفيذ هذا القرار والسماح بهور السفن الاسرائيلية في قناة السويس ، استنادا على المادة العاشرة من اتفاقية القسطنطينية التي تعطى لمصر الحق في اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر وعن الامن العام (١٤) ويضيف د. سرحان أن قرار مجلس الامن الدولي لا يستطيع تعديل احكام اتفاقية القسطنطينية ، ولا يمكن ان يتم التعديل الا بتعبير صريح عن ارادة مصر في صورة معاهدة دولية او اجراء منفرد من جانبها (١٥) .

والواقع ان هذا الرأي رغم صحته ، الا انه لم يعد ذا موضوع بهوجب الفقرة (د) من الوثيقة الثانية بشأن اطار عمل لعقد معاهدة سلام بين مصر واسرائيل لعام ١٩٧٩ ، عندما اعترفت مصر بحق المرور العابر للسفن الاسرائيلية عبر خليج السويس وقناة السويس على النحو التالي :

حق المرور الحر لسفن اسرائيل عبر خليج السويس وقناة السويس على اساس انطباق ميثاق القسطنطينية لعام ١٨٨٨ على جميع الدول ، وان مضيق تيران وخليج العقبة هما ممران مائتان دوليان يجب ان يكونا مفتوحين لجميع الدول من أجل حرية الملاحة والطيران غير معرقلة وغير متوقفة .

وبناء على ذلك ، فان القواعد العامة بشأن مرور السفن الاجنبية في القناة وفقا لاتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ، تسري كذلك على السفن الاسرائيلية اثناء مرورها في قناة السويس .

وعلى الرغم من صراحة الفقرة (د) من معاهدة كامب ديفيد ، فانه باستطاعة مصر وفقا للمادة العاشرة من اتفاقية القسطنطينية ، اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر وعن الامن العام في حالة الاشتباه بقيام السفن الاسرائيلية بنشاط يضر بأمنها او يحسن النظام والسلامة في القناة . كما يتيح لها ممارسة حق الزيارة والتفتيش والقبض على السفن التي تمر بقناة السويس في حالة الاشتباه بقيامها بالاعمال غير المشروعة والمضرة بأمن وسلامة الملاحة الدولية في القناة ، والتي قد تشكل تهديدا للاستقلال السياسي لجمهورية مصر العربية ، والاضرار بمصالحها الاقتصادية خاصة وان قناة السويس تشكل موردا اقتصاديا هاما وجوهريا للشعب المصري (١٦) .

وبناء على ما سبق وفي ضوء الانفجارات التي حدثت في خليج السويس وقناة السويس ، فان قيام السلطات المصرية بتفتيش السفن الاجنبية المارة في القناة ، ووضع لوائح واتخاذ اجراءات ادارية للحفاظ على أمنها وسلامتها انما يدخل ضمن اطار المحافظة على السلم والامن الملاحي في القناة . كما أنه لا يعدو كونه تنفيذا للالتزامات الملقاة على عاتق مصر بموجب كل من أحكام اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ والتصريح الصادر من الحكومة المصرية في عام ١٩٥٧ بضمن أمن وسلامة حرية الملاحة في القناة لسفن جميع الدول دون تمييز . ان قيام السلطات المختصة في جمهورية مصر العربية بمنع مرور سفن الدول المسؤولة عن زرع الألغام في القناة في حالة ثبوت ذلك ، لا يتعارض مع الالتزام الملقى على عاتق مصر بموجب اتفاقية القسطنطينية بفتح القناة للملاحة الدولية بصفة دائمة . ذلك لأن هذا الالتزام اثنائوني يقابله واجب أساسي يقع على دول الغير التي تستخدم القناة بعدم التدخل بأي شكل من الاشكال في الاضرار بأمن وسلامة القناة للذين لا يتجزأ عن أمن وسلامة الدولة ذاتها ، والا فان مفهوم حرية الملاحة الدولية في القناة يتعارض مع ممارسة الدولة لحقوقها السيادية على اقليمها البري والبحري والمعترف بها دوليا وفقا لمبدأ السيادة والمساواة في السيادة الذي تؤكد المادة الثانية من ميثاق الامم المتحدة (١٧) .

وينبع هذا الحق الأساسي للدول من كونها دولا مستقلة تتمتع بالسيادة الداخلية والخارجية على جميع اجزاء اقليمها ، وقد اكدت محكمة التحكيم الدائمة هذا المبدأ في قضية جزيرة بالماس Palmas بين هولندا وامريكا عام ١٩٢٨ عندما قررت ما يلي : (١٨)

« معنى السيادة في العلاقات الدولية الاستقلال ، والاستقلال بالنسبة لأي جزء من ارجاء المعهورة هو الحق المقرر للدولة في أن تبشر وظائفها كدولة فوق اقليمها بمنأى عن تدخل او نفوذ غيرها » .

ومن جانب آخر فان القول بعدم احقية مصر في تفتيش السفن المارة في القناة استنادا الى المادة الاولى من اتفاقية القسطنطينية في حالة الاشتباه ، لا يتفق في اعتقادنا مع المبادئ القانونية الدولية التي تحكم العلاقات بين الدول والتي تلزم الدول الاعضاء في الامم المتحدة بالامتناع في علاقاتها الدولية عن استخدام جميع اشكال القوة ضد الدول الأخرى الاعضاء في هيئة الأمم المتحدة ، وليس هناك ادنى شك في أن زرع الألغام البحرية في القناة يعد نوعا من أنواع استخدام القوة غير المشروعة من شأنه تهديد الاستقلال السياسي لمصر ويعتبر تحديا لسيادتها على القناة ، بموجب قواعد القانون الدولي التي تأكدت في اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ (١٩) .

٢ - النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضايق الدولية :

يقصد بالمضايق بصورة عامة الممرات البحرية الطبيعية التي يتجاوز اتساعها عادة عرض البحر الاقليمي ، والتي تصل بين جزأين من البحر العالي حتى وان كان المضيق يقع بأكمله في اقليم دولة واحدة .

هذا وقد بينت الفقرة الرابعة من المادة (١٦) من اتفاقية جنيف لاعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، المفهوم القانوني للمضايق الدولية بأنه : « ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءا من البحر العالي بجزء آخر او بالبحر الساحلي لدولة اجنبية » (٢٠) .

واكدت الفقرة الاولى من المادة (٣٤) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، ان استخدام المضيق للملاحة الدولية يعد شرطا اساسيا لاضفاء الصفة الدولية على المضيق . وفي ضوء الاعتبارات السابقة عرف د. طلعت الغنيمي المضيق الدولي بأنه : « هو الممر المائي المحصور - الطبيعي او شبه الطبيعي - الذي يحتوي مساحات بحرية من المياه الساحلية او المنطقة الاقتصادية او البحر العالي والذي يستخدم للملاحة الدولية سواء كان لازما لتلك الملاحة أم لا » (٢١) .

وتجدر الاشارة الى أن النظام القانوني للمضايق الدولية قد حدد في الجزء الثالث من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ بصورة مفصلة . وبينت الفقرة (ج) من المادة (٣٥) من الاتفاقية عدم سريان الاحكام العامة المقررة في ذلك الجزء على المضائق التي تنظم المرور فيها كليا أو جزئيا ، اتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق (٢٢) .

هذا وأكدت الفقرة الثانية من المادة (٣٤) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ على القاعدة العامة بشأن حقوق الدولة المشاطئة للمضيق الدولي المستخدم للملاحة الدولية الدولية على النحو التالي : (٢٣)

« تمارس الدول المشاطئة للمضايق سيادتها وولايتها رهنا بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى » .

وفي مقابل هذا الحق الاساسي للدولة المشاطئة للمضايق الدولية تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية والتي تصل بين جزء من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة ، وجزء آخر من اعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة ، بحق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاق (٢٤) . ولنوع أي التباس حول ماهية حق المرور العابر ، بينت الفقرة الثانية من المادة ٣٨ من الاتفاقية ذلك كما يلي : (٢٥)

« المرور العابر هو ان تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء اخر من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة » . غير ان تطلب تواصل العبور وسرعته « لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول الى دولة مشاطئة للمضيق او مغادرتها او العودة منها ، مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدولة » .

ولضمان سلامة وأمن الدولة المشاطئة للمضايق الدولية ، بينت الفقرات الفرعية ١ ، ب ، ج من الفقرة الاولى من المادة (٣٩) القواعد العامة الواجب مراعاتها من كافة السفن والطائرات اثناء ممارسة حق المرور العابر في المضائق الدولية على النحو التالي :

« على السفن والطائرات ، اثناء ممارستها حق المرور العابر :

١ - ان تمتنع عن ابطاء خلال المضيق او فوقه .

ب - ان تمتنع عن اي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة .

ج - ان تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع ، الا اذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة او حالة شدة .

د - ان تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء » .

ويستدل من القواعد العامة المدونة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، بان عدم مراعاة السفن التجارية والحربية لتلك القواعد ، يعد انتهاكا للقواعد الدولية المستقرة بهذا الشأن . ومن جانب آخر ، أجازت الفقرة (١) من الفقرة الاولى من المادة (٤٢) من الاتفاقية للدول المشاطئة للمضايق ، ان تعتمد القوانين والانظمة بشأن المرور العابر في المضائق وذلك لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ، على الا يترتب على ذلك انكار حق المرور العابر للسفن بموجب قواعد القانون الدولي . ولضمان احترام السفن لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضايق ، قررت الفقرة الرابعة من المادة (٤٢) من الاتفاقية ما يلي :

« تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والانظمة عند ممارستها حق المرور العابر » .

يتضح لنا بعد استقراء القواعد العامة بشأن المرور في المضائق الدولية

المستخدمة للملاحة الدولية ان ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لحقوقها السيادية قد قيدت الى حد ما بمقتضى قاعدة حق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاق بالمقارنة بقاعدة حق المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق الدولية بمقتضى قواعد القانون الدولي العرفي ودونتها اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ . واذا كانت الفقرة الاولى من المادة (٣٨) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قررت تمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر أو المرور الحر في المضائق الدولية . فان هذا الوضع ينطبق بداهة على مضيق باب المندب الذي يصل البحر الاحمر ببحر العرب . وفي اعتقادنا ان ممارسة هذا الحق رهون بهراعاة السفن الاجنبية لواجباتها المحددة في المادة (٣٩) من الاتفاقية . وعليه فان اقرار حق المرور العابر أو الحر للسفن الاجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يجب الا يكون على حساب أمن وسلامة الاقليم أو الاستقلال السياسي للدول المشاطئة للمضيق كما توحى بذلك عبارة حق المرور العابر الذي لا يجوز ان يعاق في الفقرة الاولى من المادة (٣٨) ، والتي تأكدت بصورة قاطعة في المادة (٤٤) من الاتفاقية عندما نصت : « لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر ، وتقوم بالاعلان المناسب عن اي خطر يكون لها علم يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ، ولا يوقف المرور العابر . »

هذا وقد بين د. طلعت الغنيمي ان القواعد العامة بشأن المرور العابر أو الحر في المضائق الدولية والتي لا تجيز للدولة الساحلية بصورة مطلقة اعاقه هذا النوع من المرور في المضائق الدولية ، قد يكون المقصود منها الوقف الدائم في معنى انتحريم المطلق ، خاصة وانه يستفاد من النصوص المتعلقة بالمرور العابر ، ان هناك قرينة قانونية تؤكد ان المرور العابر لا يمكن ان يضر بسلامة الدولة وحسن نظامها وأمنها (٢٦) . وبناء على ما سبق توصل د. طلعت الغنيمي الى ان احكام الاتفاقية تقيد سلطات الدولة المشاطئة للمضيق ، وذكر بأن « نصوص المشروع غير الرسمي اميل الى فرض المرور العابر تحت كافة الظروف والملابسات وعدم الاقرار للدول الساحلية يمكنه اعاقه أو وقف ذلك المرور أيا كانت الاسباب » .

ورغم وجهة هذا الرأي وتمشييه مع النصوص المتعلقة بالمرور العابر في المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية ، الا أننا نرى ان اقرار الاتفاقية للدولة المشاطئة للمضائق بممارسة سيادتها وولايتها على المضيق يجيز لها اتخاذ الاجراءات والتدابير اللازمة في الظروف الطارئة لاييقاف حق المرور العابر بصورة مؤقتة وفي أضيق الحدود في حالة غياب القرينة القانونية بشأن المرور العابر الذي لا يضر بأمن وسلامة الدولة المشاطئة للمضيق .

ان الاخذ في الاعتبار لهذا المفهوم لحق المرور العابر في المضائق الدولية يمنع

في الوقت ذاته أساء استعمال حق المرور العابر في المضائق الدولية من قبل السفن الأجنبية ، ويتفق كذلك مع القواعد الدولية العرفية بشأن حق المرور البريء في المضائق الدولية التي تفرض بعض القيود القانونية على السفن الأجنبية أثناء استخدامها لهذا الحق .

وهكذا نجد ان النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية والمدونة في اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ ، قد حاولت التوفيق بين مصالح الدولة المشاطئة للمضيق وبين الحماية الدولية للملاحة الدولية في تلك المضائق وقت السلم ، وأما في ظل الاوضاع للاسلم واللاحرب كما هو الحال في منطقة الشرق الاوسط ، فانه يصبح من الصعوبة تطبيق تلك القواعد بصورة مطلقة وبدون تحفظ لما في ذلك من تهديد لامن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق الدولية وخاصة منها الدول العربية المشاطئة للمضائق الدولية العربية .

٣ - النظام القانوني بشأن أمن وسلامة الدولة الساحلية في البحر الاقليمي:

تدل التقارير والانباء ان اغلب مواقع انفجار الالغام في البحر الاحمر يقع في البحر الاقليمي او المنطقة الملاصقة للدول الساحلية المطلة على البحر الاحمر . لذلك ، فان بيان وتحديد النظام القانوني الذي يقرر توفير الحماية والامن للدول الساحلية في البحر الاقليمي من خلال تحديد حقوق وواجبات الدولة الساحلية على البحر الاقليمي وبالمقابل ماهية حقوق وواجبات الدول الغير في تلك المنطقة ، تعد من الاهمية في هذا المقام ، وذلك قبل بيان خطورة زرع الالغام على الاستقلال السياسي وأمن الدول المطلة على البحر الاحمر . ان النظام القانوني الذي تقرر للبحر الاقليمي بموجب الاتفاقيات الدولية والقضاء الدولي ، يؤكد على حق الدولة الساحلية في ممارسة سيادتها على البحر الاقليمي واختصاصات محددة على المنطقة الملاصقة او المتاخمة له . ويستند الاعتراف بهذه الحقوق الى اعتبارات الامن والسلامة الاقليمية للدولة الساحلية ، وهي المبرر الرئيسي للاخذ بفكرة البحر الاقليمي ، وذلك لتفادي الاخطار التي قد تضر بالمصالح التجارية والعسكرية والسياسية للدولة المطلة على البحر ، ولضمان حق الدولة الساحلية في استثمار الثروات الحية وغير الحية في تلك المنطقة (٢٧) .

وجدير بالذكر ان المجتمع الدولي قد توصل بموجب المادة الثالثة من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ ، الى وضع تعريف محدد لامتداد البحر الاقليمي ، عندما نصت على ان : « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا » .

وحددت الفقرات (٣،٢،١) من المادة الثانية ، النظام القانوني للبحر الاقليمي والحيز الجوي فوق البحر الاقليمي ولقاعه وباطن ارضه كما يلي :

١ — تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج اقليمها البري ومياها الداخلية ، أو مياها الارخبيلية اذا كانت دولة أرخبيلية ، الى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الاقليمي .

٢ — تمتد هذه السيادة الى الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي وكذلك الى قاعة وباطن أرضه .

٣ — تمارس السيادة على البحر الاقليمي رهنا بمراعاة احكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي .

ومن ناحية أخرى ، قررت المادة (١٧) من الاتفاقية حق المرور البريء في البحر الاقليمي لسفن جميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية . ولتفادي اساءة استعمال حق المرور البريء عرفت الفقرة الاولى من المادة (١٩) من الاتفاقية معنى المرور البريء بقولها : « يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الاخرى » . (٢٨)

وبناء على القواعد السابقة ، لا تملك الدولة الساحلية منع المرور البريء أو اعاقته ممارسته اذا توافرت في المرور المعايير والضوابط المنصوص عليها في الفقرة الاولى من المادة (١٩) مثل عدم الاضرار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . وفي حالة عدم التزام سفن الدولة الاجنبية بالمعايير السابقة ، يحق للدولة الساحلية منع المرور في مياها الاقليمية . وبهذه القواعد العامة استطاع المجتمع الدولي التوفيق بين مصلحة الدولة الساحلية في حماية أمنها وسلامتها وبين مصالح الدول الاخرى في رعاية مصالحها من خلال ممارسة حق المرور البريء في المياها الاقليمية للدولة الساحلية . وتجدر الاشارة الى ان من أهم القيود التي ترد على حق المرور البريء في المياها الاقليمية قيد عدم الاضرار بأمن الدولة الساحلية ، بواسطة سلوك السفن الاجنبية وقيامها بالانشطة الضارة بأمن الدولة ، كما جاءت في الفقرة الثانية من المادة ١٩ من الاتفاقية .

ولا يخفى ان الانفجارات التي حدثت في البحر الاحمر تؤكد ضرورة الاخذ بمعيار من مفهوم المرور البريء الذي يشكل ضمانا حقيقية لحماية الامن والاستقلال السياسي للدول الساحلية ، خاصة وان القواعد الدولية أقرت للدول الساحلية حق تقرير ما اذا كان المرور في المياها الاقليمية مرورا بريئا من عدمه استنادا الى حقها الاساسي في ممارسة حقوق السيادة على اقليمها البحري بموجب قواعد القانون الدولي للبحار العرفية والاتفاقية .

تبين لنا من العرض السابق الضمانات القانونية التي توصل اليها المجتمع الدولي لايجاد تنظيم قانوني لحماية حقوق الدول الساحلية اثناء ممارستها لسيادتها على الممرات البحرية المحاذية لسواحلها . فقد دونت اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ القواعد الدولية المتعارف عليها بشأن حرية الملاحة في القنوات الدولية وصيانة حق الدولة التي يمر عبر اقليمها القناة في ممارسة سيادتها على الأنشطة التي قد تضر بأمنها وسلامتها ، مع الحق في اتخاذ الاجراءات الوقائية الضرورية في وقت السلم ، انطلاقا من مبدأ السيادة وممارستها على اقليم الدولة ، ومن ناحية أخرى فان القواعد الدولية بشأن المضائق الدولية — كما دونت في اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ — قد توصلت الى حد ما الى اقامة التوازن بين حقوق الدولة المشاطئة للمضائق الدولية في ممارسة سيادتها على المضيق وبين حقوق الدول الغير في استخدام المضائق الدولية لرعاية مصالحها الاقتصادية والتجارية . واذا كانت قواعد القانون الدولي قد قيدت حقوق الدولة المشاطئة على المضائق الدولية لمراعاة مصلحة المجتمع الدولي فان ذلك القيد الاستثنائي يجب الا يكون اداة لانتقاص حق الدولة المشاطئة للمضائق في اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للحفاظ على أمنها وسلامتها بمقتضى قواعد القانون الدولي للبحار .

واخيرا فان اقرار المجتمع الدولي بحق المرور البريء في المياه الاقليمية للسفن الاجنبية يتطلب الا يشكل ذلك الحق قيда مطلقا على حرية الدولة الساحلية في ممارسة حقها في السيادة على البحر الاقليمي ، خاصة وان فكرة ممارسة الدولة لحقوقها على البحر الاقليمي تستند الى مبدأ اساسي من مبادئ القانون الدولي ، ونقصد بذلك مبدأ حق البقاء الذي يعطي للدولة الساحلية الحق في اتخاذ كافة الاجراءات الوقائية والدفاعية سواء في وقت السلم او في وقت الحرب لمنع انتهاك سيادتها الاقليمية . هذه الحقيقة اكدها البند الرابع من ديباجة اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الذي ينص بأن الدول الاطراف في الاتفاقية : « واذا تسلم باستحسان العمل ، عن طريق هذه الاتفاقية ، ومع ايلاء المراعاة الواجبة لسيادة كل الدول .. الخ . »

واخيرا فان اقرار المجتمع الدولي لمبدأ السيادة الاقليمية للدول الساحلية قد تأكد كذلك من قبل القضاء الدولي كما يستدل من قرار محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية مضيق كورفو في عام ١٩٤٩ عندما اعتبرت مبدأ احترام السيادة الاقليمية مبدأ أساسيا في العلاقات الدولية بين الدول المستقلة (٢٩) .

ثانيا : حماية الاستقلال السياسي للدول العربية المطلة على البحر الاحمر وخليج

السويس من عملية زرع الالقام بموجب مبدأ حق البقاء :

شدت تطورات الاحداث الاخيرة في البحر الاحمر وخليج السويس الانتباه الى خطورة الوضع في تلك المنطقة البحرية التي تضم مضيق باب المندب ، وهو المدخل الضيق للبحر الاحمر من المحيط الهندي ، فضلا عن جزء من البحر الاحمر يشكل المياه الاقليمية لكل من المملكة العربية السعودية والسودان ومصر . ويعتبر البحر الاحمر من البحار الهامة للملاحة الدولية حيث أنه يصل المحيط الهندي بالبحر المتوسط بوساطة قناة السويس . وتكمن خطورة الوضع في تلك المنطقة البحرية في الآونة الاخيرة في انفجار عدة الغام بحرية في مواقع متعددة في البحر الاحمر وخليج السويس ، مما أدى الى عرقلة الملاحة الدولية وتهديد السيادة الاقليمية للدول المطلة عليه (٣٠) .

ونظرا لخطورة زرع الالغام البحرية على السفن التجارية والحربية ، فقد نظمت اتفاقية لاهاي الثامنة لعام ١٩٠٧ طريقة استعمالها أثناء الحروب للحد من آثارها ، وبموجب المادة الثانية من اتفاقية لاهاي ، يجب التمييز بين نوعين من الالغام الخطرة للمس المتفجرة من ذاتها على النحو التالي :

١ — ان استعمال الالغام الثابتة جائز ، ما لم يتبين ان خطرها مستمر بعد انقطاع مرساتها .

٢ — ان استعمال الالغام العائمة ممنوع ، ما لم يتبين أنها مصنوعة بشكل يزول معه خطرها ويصبح زارعها ، بعد مرور ساعة على زرعها كحد أقصى ، فاقدًا سيطرته عليها .

ومن ناحية أخرى ، ألزمت الاتفاقية المذكورة الدول المتحاربة باتخاذ كافة الاحتياطات الممكنة لتأمين سلامة الملاحة السلمية مثل التبليغ عن المناطق الخطرة ، وانشاء جهاز للارشاد ومراقبة حقول الالغام (٣١) .

وجدير بالذكر أن زرع الالغام في مياه البحر الاحمر وخليج السويس يشكل انتهاكا صريحا للسيادة الاقليمية للدول المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس بمقتضى قواعد القانون الدولي . لان لهذه الدول حقوق سيادة كما بينا في البند الاول على اجزاء شاسعة من المياه البحرية في البحر الاحمر وخليج السويس . واذا كانت ضرورات التعايش الدولي تفرض على كل دولة احترام مطالب وحقوق الدول الاخرى على أساس تبادل ، مما يقتضي وضع قيود على سيادة الدول الساحلية أثناء ممارستها لحقوقها في السيادة على المناطق البحرية المحاذية لسواحلها ، فان ذلك لا يعني حرمانها من اتخاذ الاجراءات الوقائية والضرورية بمقتضى المبادئ الاساسية في القانون الدولي ، والمستقرة في العلاقات الدولية بين الدول المستقلة ، ومن بينها أو يقصد بذلك أساسا مبدأ حق البقاء .

من المبادئ المستقرة في القانون الدولي ، ان قواعد القانون الملزمة للدول ما هي الا نتيجة الرضاء الحر كما تتجلى في المعاهدات والاتفاقيات أو بواسطة الاعراف المقبولة كبادئ عامة لتنظيم العلاقات بين الدول المستقلة ، أو من أجل تحقيق أهداف مشتركة لهذه الدول . وعليه فان حق الدولة في اتخاذ ما يلزم من الاجراءات أو الوسائل للحفاظ على أمنها وصيانة سيادتها الاقليمية يعد من الحقوق الاساسية ، بحيث أنه في حالة الشك في هذا الامر يجب تفسير الاتفاقيات أو المعاهدات التي تفترض ذلك على أنها لا تقيدها .

ونتيجة لذلك اعترف المجتمع الدولي لكافة الدول بمبدأ حق البقاء الذي يعد بموجب قواعد القانون الدولي العرفي من الحقوق الثابتة وذلك حتى وان طرأت ظروف معينة قد تؤدي الى اساءة استخدامه . ويرى في B. Cheng هذا الصدد البروفسور ان الاعتراف بحق البقاء للدول من أجل الحفاظ على السيادة الاقليمية والاستقلال السياسي يتطلب من الدول معرفة حدود وشروط تطبيق الحق لتفادي اساءة استخدامه . وفي اعتقادنا أن الأخذ بالمعايير الموضوعية عند التجاء الدول لمبدأ حق البقاء في غاية الاهمية وذلك اذا ما اخذنا في الاعتبار ممارسات بعض الدول في المجتمع المعاصر ، حيث أنه كثيراً ما استخدم هذا الحق للاعتداء على حقوق الدول الاخرى ، مما يجعل من مبدأ حق البقاء في الوقت ذاته أداة لانتهاك السيادة الاقليمية والاستقلال السياسي لدول العالم الثالث بصورة خاصة كما هو الحال بالنسبة للتوسع الصهيوني في منطقة الشرق الاوسط واحتلال الاراضي العربية تحت ستار مبدأ حق البقاء (٣٢) .

واذا كان حق البقاء يعطي الدولة الحق في اتخاذ كافة الاجراءات لحماية أمنها واستقلالها ضمن اقليمها وعلى جميع الاشخاص والاشياء . فان لحق البقاء

الجانب الخارجي ، ونقصد بذلك ان للدولة ممارسة سيادتها خارج حدودها الاقليمية استنادا على مبدأ الضرورة أو مبدأ حق الدفاع عن النفس كأساس لحق البقاء ، وذلك في حالة ما اذا كانت هناك مبررات ثابتة بأن الخطر القائم يهدد كيان الدولة وبقائها ، وبشرط ان يتم الأخذ به وتطبيقه بحسن نية في العلاقات بين الدول . لان مبدأ حسن النية يعد من المبادئ الاساسية الواجب مراعاتها من الدول اثناء تنفيذها لالتزاماتها الدولية (٣٣) .

هذا ما اكده القاضي Moor في رأيه الانفرادي في قضية اللوتس عام ١٩٢٧ بشأن حق الدولة في التدخل في الملاحة الدولية المقررة لسفن الدول الاخرى حتى في أعالي البحار في وقت السلم استنادا على حق الدولة في ممارسة حق الدفاع عن النفس عندما قال :
The Lotus

“No state is authorized for interfere with the navigation of other states on the high seas in time of peace except in extraordinary cases of self-defence”.

ومن ناحية أخرى ، فإنه بموجب مبدأ حق الدفاع عن النفس ، فإن للدول الحق في التدخل في أعالي البحار في وقت الحرب للدفاع عن مصالحها عن طريق حق الزيارة والتفتيش لسفن الدول المحايدة ، وذلك في حالة توافر الظروف الخاصة التي تبرر تلك التدخل في الملاحة الدولية في أعالي البحار والتي تتمثل في دفع خطر محقق بالدولة المعنية . وقد طبق القضاء الدولي القاعدة الخاصة بحق الزيارة والتفتيش في مناسبات عديدة (٣٤) . ويمكن الأخذ بها من قبل الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج السويس عند قيامها باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لوقف أو تفتيش السفن الأجنبية أثناء مرورها ، ليس فقط داخل مياهها الإقليمية ، وإنما كذلك في المناطق التي لا تخضع لسيادتها ، والتي تعتبر من أعالي البحار في البحر الأحمر لحماية أمنها واستقلالها من عمليات زرع الألغام (٣٥) .

إن خطورة عمليات زرع الألغام في البحر الأحمر وخليج السويس تعتبر من الحالات الاستثنائية القائمة في المنطقة ، وطبيعة الخطر المحدق بالدول المطلة على البحر الأحمر وخليج السويس يبرر الاعتراف لهذه الدول بالحق في الالتجاء لمبدأي الضرورة والدفاع عن النفس ، المتفرعين من المبدأ الأساسي وهو حق البقاء وذلك لمواجهة الأخطار المحدقة بها من جراء زرع الألغام بكافة الوسائل المشروعة للحفاظ على سيادتها الإقليمية واستقلالها الداخلي والخارجي ، وبغضن ذلك ، فإن الاستقلال السياسي لهذه الدول يكون عرضة للانتهاك في المستقبل بوساطة وسائل مشابهة لزرع الألغام التي تهدد المصالح الاقتصادية والسياسية والعسكرية والحيوية للدول المطلة على البحر الأحمر .

إن ممارسة الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج السويس لحقوقها المشروعة بموجب مبدأ حق البقاء ، يعد في غاية الأهمية في ظل الأوضاع السائدة في المنطقة ، وكذلك لتفادي أساءة استعمال مبدأ حق البقاء من الدول التي تضررت سفنها التجارية ومصالحها الحيوية نتيجة انفجار الألغام المزروعة في المنطقة . وتدل التجارب الدولية على مدى خطورة تواجد القوات العسكرية بالقرب من سواحل الدول الصغيرة حتى وإن كان تواجدها بناء على رضا حكومات الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج السويس ، لأن عجز هذه الدول عن القيام بمهمة إزالة الألغام لعدم توافر التقنية الحديثة يشكل الدافع الأساسي لرضائها بتواجد القوات الأجنبية بالقرب من سواحلها . ومن ناحية أخرى فإن قبول هذا التواجد العسكري قد يكون لتفادي التدخل غير المشروع تحت ستار المحافظة على المصالح الحيوية للدول الكبرى ، أو بعبارة أكثر دبلوماسية لحماية الملاحة الدولية في هذا الممر البحري

الهام . وبناء على العرض السابق ، فإن المبادئ الدولية المستقرة ، تعطي للدول المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس ، السبل القانونية المشروعة للتدخل في الملاحة الدولية حتى في وقت السلم لمواجهة الاخطار المحدقة بها والتي تهدد السيادة الاقليمية والاستقلال السياسي لهذه الدول وفقا لمبدأ حق البقاء الذي يعد من الحقوق الطبيعية للدول والاساس الجوهري للعلاقات الدولية بين الدول المستقلة . والاهم من ذلك فان استخدامها يمنع اساءة استخدام مبدأ حق البقاء من قبل الدول الكبرى هذه المنطقة البحرية التي كانت ولا تزال محل اطماع الدول الكبرى ، والتاريخ المعاصر خير شاهد على ذلك .

ثالثا : الدروس المستفادة من عملية زرع الالغام وامكانية التعاون الاقليمي بين الدول العربية المطلة على البحر الاحمر ، (الهيئة الاقليمية للارشاد والمراقبة) .

تبين لنا من استعراض قواعد القانون الدولي في البندين الاول والثاني من الدراسة الصلاحيات المتاحة للدول العربية المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس للدفاع عن مصالحها الحيوية ضمن الحزام البحري المحاذي لسواحلها وفي المياه الدولية . لذلك نحاول في هذا البند الاجابة على التساؤل الذي لا يزال محلا لبعض الاحتمالات السياسية ، وعليه فان السؤال الذي يطرح في هذا الصدد ينحصر فيما يلي : من المستفيد من تلغيم البحر الاحمر وخليج السويس ؟ ومن هو صاحب المصلحة في ذلك ؟ يذكر السيد « منير الهور » في الدراسة التي اعدّها لجريدة الرأي الاردنية بأن الاوساط الدبلوماسية العربية والاجنبية تشير بقوة الى مسؤولية كل من الكيان الصهيوني والولايات المتحدة عن عمليات زرع الالغام لتحقيق اهداف سياسية وعسكرية لهما في منطقة البحر الاحمر اهمها ما يلي (٣٦) .

١ — ان هدف اسرائيل من وراء تلغيم البحر الاحمر وهو التأثير على الملاحة في قناة السويس واحراج مصر واشغالها من جديد في عمليات أمنية ووقف التحركات المصرية للعودة الى الصف العربي ودعم القضية الفلسطينية من جديد .

٢ — ان رجل الاعمال اليوناني « بازيل تساكوس » او شركاءه السابقين وخصومه الحاليين مستفيدون محتملون .

٣ — ان الحكومة الامريكية مستفيد محتمل .

واما عن الاحتمال الاول : فانه يرجع الى ان بازيل تساكوس وشركة خط انابيب النفط عبر افريقيا تحاول منذ اربع سنوات كسب التأييد والدعم الرسمي الامريكي لمشروع ضخّم لد خط انابيب للنفط عبر افريقيا ينقل ٤ ملايين برميل يوميا من النفط السعودي من ميناء على البحر الاحمر الى ميناء بورسودان على الضفة الاخرى من هذا البحر ، ثم عبر السودان وجمهورية افريقيا الوسطى والكاميرون

الى ميناء روالا الكاميروني على الاطلسي ، وتقدر تكاليف المشروع بحوالي ١٢ الف مليون دولار . وان كبار المسئولين الامريكيين الذين بحث معهم المشروع تحمسوا له لاسباب اقتصادية وسياسية وعسكرية وأمنية .

وحيث ان الشركة السابقة قد أصابها الانشقاقات والفضائح التي تتصل بمعاملات مالية مع بعض اعضاء مجلس الشيوخ الامريكي ، فانها قد تكون المستفيد من عملية زرع الألغام بوساطة خطة احتياطية لاثارة المخاوف حول أمن الملاحة في البحر الاحمر في حالة تردد الادارة الامريكية في دعم المشروع . وان حسم تردها يحتاج الى صدمة تنبهها الى المخاطر (٣٧) .

اما الاحتمال الثاني فهو ان تكون الولايات المتحدة لمستفيد الاخر من عملية زرع الألغام ، وهذا الاتهام يستند الى الاتهام الذي وجهه الاتحاد السوفيتي الى الولايات المتحدة بانها تحاول استغلال عملية زرع الألغام لتوسيع وجودها العسكري في المنطقة ، وكذلك في ضوء رفض الكونغرس الامريكي طلب الحكومة الامريكية برصد مبلغ ١١٥ مليون دولار لتطوير القاعدة المصرية « راس بناس » على البحر الاحمر وذلك عند بحث ميزانية عام ١٩٨٥ . ومن المعروف ان مصر رفضت الموافقة على وجود عسكري مقيم في القاعدة . ولا تزال الحكومة الامريكية تحاول اقناع الكونغرس بالموافقة على المبلغ المقترح . لذلك فان الاحتمال كبير بأن تكون الحكومة الامريكية قررت زعزعة الوضع الامني في البحر الاحمر لجعل الكونغرس يوافق على رصد هذه الاموال على الرغم من الرفض المصري للوجود العسكري الدائم الامريكي (٣٨) .

لذلك فان الاحتمال كبير بأن يكون التوتر الامني في البحر الاحمر وخليج السويس أحد وسائل الحكومة الامريكية في اقناع الحكومة المصرية بانها تحتاج الى مناورات النجم الساطع . يؤكد هذا الاحتمال الاهتمام الامريكي غير المألوف بقضية ازالة الألغام رغم انه حتى الان لم تصب سفينة امريكية واحدة ، ورغم الكثافة النسبية لحركة الملاحة الامريكية عبر قناة السويس والبحر الاحمر . هذا في الوقت الذي تضررت فيه ١٩ سفينة اجنبية وعربية من جراء انفجار الألغام في تلك المنطقة . وتؤكد بعض التحليلات السياسية ان المشاركة الامريكية في ازالة الغام البحر الاحمر والتي لم يثبت أصلا مصادرها ، قد يكون هدفها هو اخفاء سر هذه الألغام وليس ازالتها أو الكشف عن مصادرها ، الى حين تتمكن الولايات المتحدة او غيرها من تحقيق اهدافها غير المشروعة في هذه المنطقة (٣٩) .

وبدون الدخول في مدى صحة الاحتمالات السابقة من عدمها ، فان الحقيقة الثابتة هي ان الدول العربية المطلة على البحر الاحمر هي الخاسر المباشر من عمليات زرع الألغام مهما كانت ضالة أو عدم جسامه الاضرار التي لحقتها من جراء

انفجار الألغام ، لان التظاهرة العسكرية للقوات الاجنبية بينت مدى ضعف الدول العربية المطلة على البحر الاحمر من الناحية العسكرية في توفير الحماية اللازمة لسواحلها أو للملاحة الدولية . ومن ناحية أخرى فان عجز الدول العربية المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس عن حماية الامن الملاحي الدولي في المنطقة ، قد يساهم في تواجد القوات الاجنبية في تلك المنطقة للمحافظة على ما تدعيه بعض الدول من تهديد لمصالحها الحيوية في المنطقة سواء اكان ذلك بصورة تسهيلات عسكرية في بعض الجزر العربية المتواجدة في عرض البحر الاحمر أم من خلال تواجد القوات البحرية بصورة دائمة في المنطقة ، وذلك بحجة البحث عن الألغام المتوقع تواجدها في المستقبل ، او لتفادي تكرار مثل هذه الاعمال غير المشروعة .

ومن جانب اخر ، فان عملية زرع الألغام في المنطقة الممتدة ما بين خليج السويس وباب المندب عند الطرفين الشمالي والجنوبي للبحر الاحمر ، وما ترتب على ذلك من التظاهرة العسكرية للقوى الدولية — قد تشكل دافعا للدول المطلة على البحر الاحمر بأن تكون أكثر استعدادا لمواجهة حالات مشابهة بسبب الظروف التي تمر بها المنطقة والاعتماد على قوتها الذاتية للدفاع عن كيان الدولة المادي والسياسي . وبدون ذلك فان سيادة واستقلال الدول العربية المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس سوف تكون عرضة للانتهاك في المدى القريب .

الجهاز الاقليمي للارشاد والمراقبة :

منعا لتدويل قضية الغام البحر الاحمر كما تنادي بذلك الاوساط الغربية ، فان على الدول العربية المطلة على البحر الاحمر ، عدم التقاعس في عقد مؤتمرات لوضع استراتيجية عربية واضحة لحماية امن وسلامة الملاحة الدولية في هذه المنطقة ، الذي يعد ضمانا حقيقية للمحافظة على الاستقلال السياسي والسيادة الاقليمية للدول المطلة على البحر الاحمر من التهديدات والاطار المحدقة بها (٤٠) .

وتجدر الاشارة الى ان دولتين عربيتين (مصر والسودان) قد اخذتا المبادرة للدعوة الى مثل هذا المؤتمر لوضع الخطط الضرورية لمواجهة المخاطر الناجمة عن الانفجارات او التهديدات التي تواجه هذه الدول من الاعمال غير المشروعة كما هو الحال بالنسبة لعملية زرع الألغام البحرية .

وفي ضوء الاعتبارات السابقة يصبح من الاهمية بمكان العمل على انشاء جهاز اقليمي للارشاد ومراقبة السفن التي تستخدم هذه البحار . هذا الاقتراح يبدو أكثر الحاحا في المرحلة الحالية وفي ضوء الحرب العراقية الايرانية ، حيث أن عملية زرع الألغام البحرية في البحر الاحمر وخليج السويس جاءت في أعقاب قيام

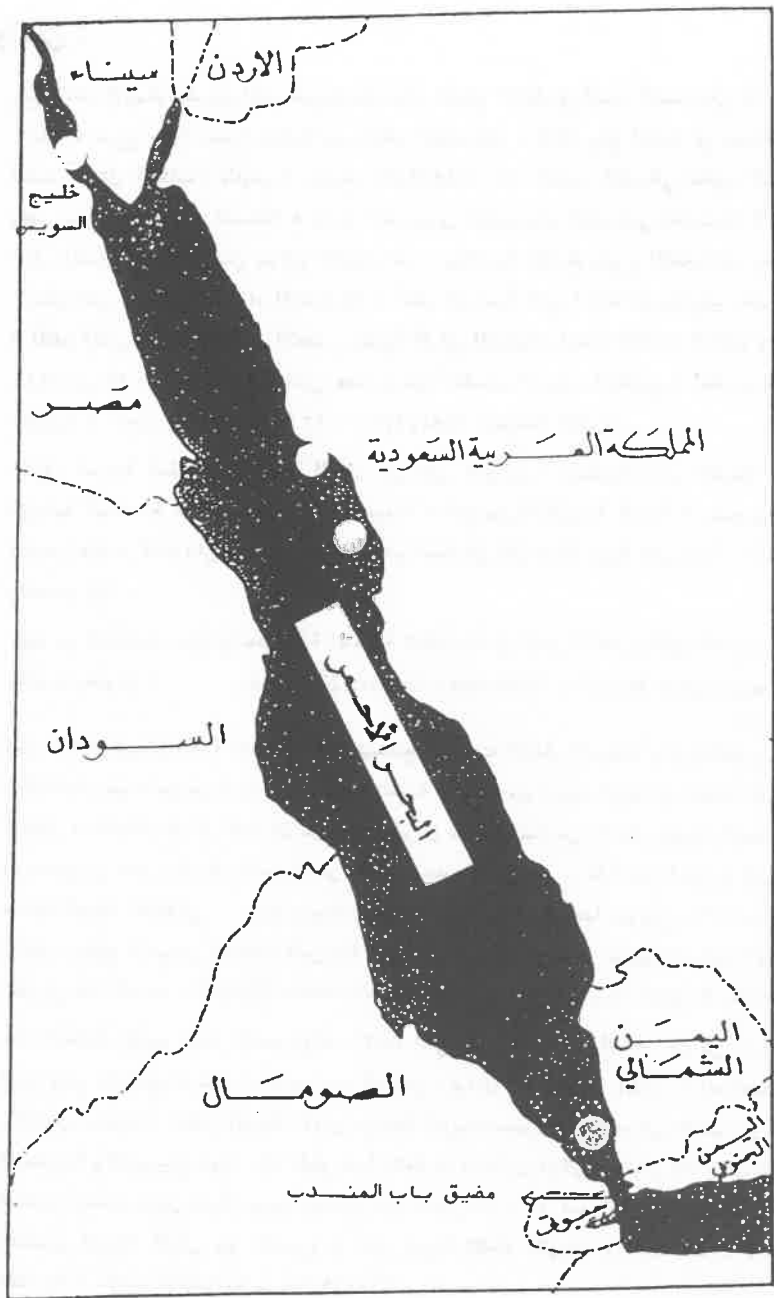
العراق وبعض دول الخليج العربي باعداد الخطط لاستخدام البحر الاحمر كممر بحري لتصدير نفط دول الخليج العربية الى العالم بدلا من استخدام مضيق هرمز الذي لم يعد آمنا بسبب التهديدات المتكررة باغلاق هذا المضيق الدولي ، وبعد ان تعرضت بعض ناقلات النفط للقصف الجوي غير المميز من الدول المتحاربة .

ومن ناحية اخرى ، فان انشاء جهاز اقليمي للارشاد والمراقبة يرتكز على توثيق التعاون الامني والاقتصادي بين الدول العربية المطلة على البحر الاحمر ، قد يؤدي الى استقرار الامن والسلام في هذه المنطقة ، ويعطي لهذه الدول الحق في مراقبة السفن التجارية التي تستخدم هذا الممر البحري ، ويمنع في الوقت ذاته اساءة استخدامها لمبدأ حق المرور العابر في المضائق والقنوات العربية او اساءة استخدام مبدأ حرية المحة في اعالي البحار لتلك المنطقة كما حدث بالنسبة لعملية زرع الالغام البحرية في البحر الاحمر وخليج السويس .

واخيرا ، فان الفموض المحيط بالانفجارات ، يتطلب من الدول العربية المطلة على هذا الممر البحري الاستراتيجي تسخير امكاناتها الذاتية لتجنيب مياهها الاقليمية او قنواتها او المضائق التي تطل عليها من ان تكون مسرحا للاعمال العسكرية ذات الطابع العدواني غير المشروع .

ان ابراز الجوانب القانونية لحقوق الدول العربية المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس انها يقصد منه بيان مدى مساهمة قواعد القانون الدولي للبحار بصورة خاصة وقواعد القانون الدولي بصورة عامة في توفير الضمانات للدول المطلة على هذه المنطقة للحفاظ على أمنها واستقلالها السياسي من عمليات زرع الالغام البحرية .

وهكذا يتبين لنا من هذه الدراسة ان القانون الدولي بما حواه من مبادئ وقواعد قانونية لحل المشاكل الدولية ، يتيح للدول وخاصة الدول الصغرى الاستفادة منه لحماية استقلالها السياسي ، وعليه فان التقليل من فعالية ودور القانون الدولي في هذا المجال كما يحاول البعض من رجال السياسة لا يخدم الا الدول التي باستطاعتها استخدام القوة مهما كانت غير مشروعة لتحقيق اهدافها العسكرية او السياسية حتى وان كان الثمن التضحية بالاستقلال السياسي للدول المطلة على البحر الاحمر وخليج السويس على سبيل المثال بواسطة تلقيم البحر الاحمر وخليج السويس .



مصر ١- مواقع الالغام المتفجرة في البحر الأحمر

الهوامش :

- (١) بلغ العدد الإجمالي للسفن التي تضررت من جراء انفجار الألغام في البحر الأحمر حتى ٢٧ أغسطس ١٩٨٤ ، تسع عشرة سفينة تجارية من مختلف الجنسيات ، كذلك وقع انفجار في سفينة سعودية للشحن ونقل الركاب (بلقيس) بتاريخ ١٩٨٤/٩/٢١ عند الطرف الشمالي لخليج السويس . وقد رست في « عين السفنة » عند اقصى الطرف الجنوبي لقتاة السويس . انظر الملحق رقم (١) بشأن مواقع الانفجارات . وبالنسبة لتاريخ وقوع الانفجارات وجنسيات السفن التي تضررت من جراء الانفجارات . انظر الدراسة التي أعدها السيد/خير الهور بعنوان « الملفر المحر » في مياه البحر الأحمر . جريدة الرأي الأردنية (العدد ٥٢١٢) الثلاثاء ٢٥ سبتمبر ١٩٨٤ ص ٢٦ . وحول الأضرار التي لحقت بسفينة الشحن السعودية بلقيس ، انظر جريدة الوطن الكويتية ، العدد (٣٤٤٣) السنة ٢٣ ، ١٩٨٤/٩/٢١ الصفحة الأخيرة .
- (٢) الدول العربية المطلة على البحر الأحمر هي على التوالي : جمهورية مصر العربية ، المملكة الأردنية الهاشمية ، المملكة العربية السعودية ، الجمهورية العربية اليمنية ، جمهورية اليمن الديمقراطية ، السودان ، وجيبوتي . للموقع الجغرافي لكل دولة عربية على حدة ، انظر الملحق رقم (١) .
- (٣) لمزيد من التفاصيل حول تواجد القوة المتعددة الجنسيات في البحر الأحمر وخليج السويس ، راجع مقالة بعنوان : The Minesweepers Move In, Newsweek/August 27, 1984, pp. 12-13.
- (٤) حتى الانتهاء من كتابة هذه الدراسة ، لم تستطع كاسحات الألغام الأمريكية والبريطانية والفرنسية والإيطالية رغم ما يتوافر لديها من أساليب التقنية الحديثة من تحديد الجهة أو الدولة التي زرعت الألغام ، خاصة بعد أن نفت كل من ليبيا وإيران مسؤوليتهما عن الاتهام الموجه ليهما مسن الرسميين في مصر وأمريكا بتلقيم البحر الأحمر وخليج السويس . هذا وقد أعلن في لندن ، بأن جماعة الجهاد الإسلامي Islamic Holy War أعلنت مسؤوليتها عن زرع ١٩٠ لقبا في البحر الأحمر وخليج السويس لمقاومة الإمبريالية التي تشجع توسيع دائرة الحرب العراقية الإيرانية . انظر في هذا الصدد . Newsweek, August 13 (1984), "A case of Mystery Mines".
- (٥) هذا الاحتمال لتلقيم البحر الأحمر تؤكدته الأنباء التي ذكرت بأن وزير النفط العراقي السيد قاسم احمد وقع عقداً مع شركتين اجنبيتين يوم الخميس الموافق ٢٧ سبتمبر ١٩٨٤ ، احدهما ايطالية والاخرى فرنسية ، لتنفيذ المرحلة الاولى من خط أنبوب تصدير النفط العراقي الخام عبر الاراضي السعودية والذي يبلغ طوله ٦٤٠ كيلو مترا بكلفة ٥.٨ ملايين دولار . وتبلغ طاقة المرحلة الاولى للمشروع نصف مليون برميل يوميا وحددت فترة انجازها بـ ١١ شهرا اعتبارا من بدء التنفيذ . لتفاصيل المرحلة الاولى من المشروع ، انظر جريدة الأنباء الكويتية (العدد ٢١٤٥) السنة التاسعة ، الأنباء الاقتصادية - ١٩٨٤/٩/٢٨ ص ٥ .
- (٦) ذكر مدير المعهد الملكي البريطاني للعلاقات الدولية السيد Adim, Sir James Eberle في مقابلة له في مجلة Newsweek بتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٨٤ ، الاحتمال الثاني لبيان دوافع

"Iran could also be warning the Saudis that any oil shipped through the Red Sea will be vulnerable if they continue to support Iraq".

حول هذه الاحتمالات والبواعث ، انظر المقالة :

Fighting to the Mines of August, Newsweek, August, 20 (1984) pp. 28-29.

- (٧) هذا الاحتمال ذكره السيد/لطفى الخولي بناء على ما أجمع عليه السياسيون والماليون الفرنسيون من أن قضية ألغام البحر الأحمر مفتعلة أمريكيا عن عمد . وبين أن ديون أمريكا اللاتينية قد بلغت بالنسبة إلى البرازيل ١٢٠ مليار دولار . و٨٤ مليار دولار للمكسيك ، و٢٨ مليار دولار للارجنتين .
- حول هذا الاحتمال ومبرراته ، انظر مقالة السيد لطفى الخولي بعنوان : **التفسير البترولي لألغام البحر الأحمر** . جريدة الأنباء ، ١٠ سبتمبر ١٩٨٤ — الصفحة الأخيرة .
- (٨) حول القنوات الدولية البحرية والنظام القانوني الذي يحكمها ، انظر : د. عبد العزيز سرحان — **مبادئ القانون الدولي العام** ، المبحث الثالث — **النظام القانوني لعناصر اقليم الدولة** .
- ثانيا : **العنصر المائي من اقليم الدولة** — القنوات البحرية (١٩٨٠) ص ٤١٧ .
- كذلك انظر الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، **الوسيط في قانون السلام** — الفصل السادس (في قانون الماء) (القنوات) (١٩٨٢) ص ٧٥٥ .
- (٩) حول المركز القانوني للمضائق الدولية ، انظر ، د. محمد طلعت الغنيمي ، **المرجع السابق** — **قانون السلام** ، المضائق ص ٧٢٩ . ولمعرفة الوضع القانوني للمضائق الدولية العربية مثل مضائق تيران ، ومضيق باب المندب ، انظر د. عبد العزيز سرحان — **المرجع السابق** — **مبادئ القانون الدولي العام** (٥ — المضائق) ص ٤٣١ — ٤٣٥ .
- (١٠) للتطور التاريخي والقانوني للممرات البحرية الصناعية وبصورة خاصة لقناة السويس — انظر : د. مصطفى الحفناوي ، **قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة** — الجزء الثالث ، حرية الملاحة في القناة (المبادئ القانونية العامة — ١٩٥٦ — ص ٢٣ وما بعدها) .
- (١١) لدراسة مفصلة للجوانب القانونية والسياسية والتاريخية لقناة السويس وسيادة مصر على القناة بموجب اتفاقيات القسطنطينية والاتفاقات اللاحقة . انظر : د. مصطفى الحفناوي — **قناة السويس** — ومشكلاتها المعاصرة — الجزء الثالث — حرية الملاحة في القناة — ١٩٥٦ .
- (١٢) المادة الثانية من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ .
- (١٣) هذا ما أكدته مصر أيضاً في عام ١٩٥٧ عندما أصدرت تصريحاً منفرداً أبلغته الامين العام للأمم المتحدة باعتباره وثيقة دولية ، تعلن فيه ان سياسة مصر طبقاً لمعاهدة القسطنطينية وميثاق الامم المتحدة ثابتة على احترام أحكام وروح اتفاقية القسطنطينية والالتزامات الناجمة عنها .
- لمزيد من التفاصيل حول الوضع القانوني لقناة السويس ابتداء من اتفاقية القسطنطينية الى صدور التصريح المنفرد في عام ١٩٥٧ . انظر : د. عبد العزيز سرحان — **المرجع السابق** — **مبادئ القانون الدولي** — **قناة السويس** ص ٤١٨ .

(١٤) قررت المادة الماثرة هذا الحق لمصر عندما نصت على أن :

كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٨٤٧، ٥٤٤، مع التدابير التي قد يرى جلالة السلطان أو سمو الخديوي ضرورة اتخاذها باسم صاحب الجلالة الإمبراطورية ليضمنا بواسطة قواتها وفي حدود الفرمانات الممنوحة ، الدفاع عن مصر وصيانة الأمن العام .

(١٥) حول مدى تأثير قرار مجلس الأمن الدولي رقم (٢٤٢) على النظام القانوني لقناة السويس ، انظر : الأسباب التي أوردتها د. سرحان في هذا الشأن — الهامش رقم (١) المرجع السابق مبادئ القانون الدولي ص ٤٢٢ ، ٤٢٣ .

(١٦) أكد د. محمد طلعت الفنيمي على هذه القاعدة الدولية المتعلقة بحق الدولة الساحلية بتفتيش السفن التي تكون متجهة أو خارجة ، وتعزل الملاحة الدولية في القناة ، عندما ذكر : بأن عدم احترام سفن الدول الأجنبية لتلك الالتزامات يسمح للدول صاحبة السيادة (مصر) بأن تمنع حرية المرور على السفن المخالفة للقاعدة للدول غير الموقعة .

مرجع سابق ، الفنيمي الوسيط في قانون السلام (١٩٨٢) ص ٧٥٦ .

(١٧) قررت الفقرة الأولى من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة بأن تعمل الهيئة وأعضاؤها لتحقيق مقاصد الهيئة بمقتضى المبادئ التالية :

١ — تقوم الهيئة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها .

(١٨) بينت المحكمة الدائمة للتحكيم الارتباط بين السيادة والاستقلال في قضية The Island of Palmas Case عندما قررت بأن :

“Sovereignty in the relations between States signifies independence. Independence in regard to a portion of the globe is the right to exercise therein, to the exclusion of any other State, the functions of a State”.

(١٩) هذا ما أكدته صراحة الفقرة الرابعة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة عندما نصت على أنه : « يتمتع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة » .

(٢٠) عرفت محكمة العدل الدولية المفهوم القانوني للمضايق الدولية عندما ذكرت في حكمها عام ١٩٤٩ (قضية كورفو) ما يلي :

“..... In the opinion of the Court the decisive criterion is rather its geographical situation as connecting two parts of the high seas and the fact of its being used for international navigation”.

واضانت المحكمة : Having regard to these various consideration the Court has arrived at the conclusion that the North Corfu Channel should be considered as belonging to the class of international highways through which passage cannot be prohibited by a coastal State in time of peace.

(٢١) حول المفهوم القانوني للمضايق والمركز القانوني لها ، انظر المرجع السابق ، الفنيمي الوسيط في قانون السلام ص ٧٢٩ .

(٢٢) هذا وتضع الفترة الثانية من المادة الخامسة من معاهدة كامب ديفيد لعام ١٩٧٩ نظاماً قانونياً

خاصاً لكل من مضيق تيران وخليج العقبة ، اذ تنفي :

الطرفان (اسرائيل ومصر) ان مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول ، دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو المعبور الجوي ، كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والمعبور الجوي من أجل الوصول الى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة . وبهذه الفترة ، فان المركز القانوني لمضيق تيران وخليج العقبة لا يخضع للاحكام العامة كما جاءت في اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ حيث انه خصص لهما نظام قانوني خاص بمقتضى المعاهدة التي أبرمت بين مصر واسرائيل في عام ١٩٧٩ .

(٢٣) لا بد من الذكر بأن الفترة الاولى من المادة ٢٤ قررت بأن اقرار نظام المرور المأبر خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يجب الا يمس ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها او ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه .

(٢٤) المادة (١٧) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ .

(٢٥) الفترة (٢) من المادة (٢٨) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ ، ونصت للفترة (٣) من المادة ذاتها — بأن : « يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور المأبر في أي مضيق خاصاً لما في هذه الاتفاقية من أحكام أخرى منطبقة » .

(٢٦) لدراسة متعمقة لنصوص اتفاقية البحار بشأن المرور المأبر في المضائق الدولية قبل اقرارها في عام ١٩٨٢ ، انظر (بند المرور المأبر) المرجع السابق ، الفنيي الوسيط في قانون السلام (١٩٨٢) ص ٧٤٦ وبصورة خاصة الهامش رقم (١) ص ٧٥٣ .

(٢٧) حول الاساس القانوني لممارسة دول الخليج لاحتها في البحر الاقليمي والمنطقة الملاصقة والامتداد القاري ، انظر : د. بدرية الموضي — القانون الدولي للبحار في الخليج العربي (١٩٧٦ — ١٩٧٧) . الفصل الثاني . حول حقوق الدولة الساحلية على البحر الساحلي أو البحر الاقليمي ، انظر المرجع السابق ، الفنيي الوسيط في قانون السلام . الفرع الثالث — البحر الساحلي . لدراسة مفصلة بشأن قانون البحار بصفة عامة في ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، انظر د. صلاح الدين عامر — القانون الدولي للبحار الجديد — (١٩٨٢) .

(٢٨) عدت الفترات الفرعية أ الى ل من الفترة الثانية الانشطة التي تعد ضارة بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها اذا قامت السفينة الاجنبية بممارستها في البحر الاقليمي على النحو التالي :

(أ) أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الاقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بآية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الامم المتحدة .

(ب) أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع .

(ج) أي عمل يهدف الى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .

- (د) اي عمل دعائي يهدف الى المساس بدفاع الدولة الساحلية او امنها .
 (هـ) اطلاق اي طائرة او انزالها او تحميلها .
 (و) اطلاق اي جهاز عسكري او انزاله او تحميله .
 (ز) تحميل او انزال اي سلمة او غيلة او شخص خلافا لقوانين وانظمة الدولة الساحلية الجبريكية او الضريبية او المتعلقة بالهجرة او الصحة .
 (ح) اي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطر يخالف هذه الاتفاقيات .
 (ط) اي من أنشطة صيد السمك .
 (ي) القيام بأنشطة بحث أو مسح .
 (ك) اي فعل يهدف الى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية .
 (ل) أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالرور .

(٢٩) تجدر الإشارة الى أن محكمة العدل الدولية لم تأخذ بالتبريرات التي نساقها ممثل الحكومة البريطانية بشأن مشروعية عمليات ازالة الالغام في مضيق كورفو للحصول على دليل لادانة البانيا ، وذلك دون اخذ تصريح من الحكومة الالبانية ، وبررت الحكومة البريطانية موقفها استنادا على مبدأ Self-Protection or self-help وقررت المحكمة ما يلي :

The court cannot accept this defence either, between independent State respect for territorial sovereign is an essential foundation of international relation.

وبالنسبة للمبادئ القانونية الدولية الأخرى التي اقرتها المحكمة في هذه القضية انظر :
 International Law through the Cases. L.C. green:
 Second Edition, 1970, p. 454.

(٣٠) اللغم البحري هو جهاز يحتوي على شحنة كبيرة جدا من المواد المتفجرة مخصص للانفجار تحت الماء حيث يتم تجيره بوسائل مختلفة ، ومن الناحية الفنية تختلف الالغام من حيث طريقة استعمالها ، أذ يمكن تجيرها إما بتوجيه تيار كهربائي ، أو باللمس (الالغام الثابتة) ، أو العائمة أو المغمطة) . لوسائل القتال في الحرب البحرية ، انظر شارل روسو ، قانون المنازعات المسلحة رقم ١٥٤ وما يليه (١٩٨٣) . كذلك د. بدرية الموضي ، القانون الدولي العام في وقت السلم والحرب ، وتطبيقه في دولة الكويت (١٩٧٩) الفصل الثاني من الباب الثالث (قوانين الحرب البحرية) ص ٣٧٤ .

(٣١) وتجدر الإشارة الى أن الدول المتحاربة لم تراعى أثناء الحربين العالميتين الشروط السابقة ، واستخدمت الالغام البحرية في مناطق بحرية شاسعة . ويذكر أن حوالي ٦٠٠,٠٠٠ لغم قد زرعت ما بين ١٩٢٩ و ١٩٤٥ . وكذلك أقامت امريكا حصارا من الالغام حول شواطئ بيتنام الشمالية ابتداء من ١٩٧٢ حتى تاريخ الاتفاق على وقف القتال في عام ١٩٧٣ . هذا وقد قامت الولايات المتحدة بزرع الالغام مؤخرا في موانئ جمهورية نيكاراغوا كوسيلة للضغط عليها .

(٣٢) من المبادئ الثابتة في القانون الدولي ، أن التجاء الدولة لحق البقاء للدفاع عن أمنها وسلامتها لا يجيز لها تهديد وجود دولة أخرى . هذا ما أكدته البروفيسور B. Cheng عند تحليله للتجاء الدول لمبدأ الضرورة كأساس لحق البقاء عندما ذكر :

“At all events, it would appear that it can never be justifiable in danger the existence of one state in order to preserve the existence of another”.

B. Cheng. p. 75.

المرجع السابق :

(٣٣) أكدت الفترة الثانية من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة على مبدأ حسن النية كأساس لتنفيذ الالتزامات الدولية المنصوص عليها في الميثاق . عندما قررت ما يلي :

لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميعا الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية ، يقومون في حسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم بهذا الميثاق .

(٣٤) لموقف المحاكم ولجان التحكيم الدولية من مبدأ حق البقاء ومبدأ الضرورة وحق الدفاع من النفس ، انظر المرجع السابق : الجزء الاول

B. Cheng External Applications of the principle of self-preservation. p. 69.

(٣٥) هذا الحق الطبيعي للدول الساحلية تناولته الفقرة الاولى من المادة الاولى من الاتفاقية الدولية بشأن التدخل في اعالي البحار في حالة الكوارث البحرية الناتجة من التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ ، وبموجب الفترة السابقة يجوز للدولة الساحلية التدخل في اعالي البحار واتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لمنع أو ألد من الاضرار التي قد تلحق سواحلها أو مصالحها المرتبطة من جراء التلوث النفطي . وبينت الفقرات الفرعية (أ،ب،ج) من الفقرة الرابعة من المادة الثانية من الاتفاقية معنى المصالح المرتبطة على أنها تعني ، مصالح الدولة الساحلية المباشرة المتضررة أو المهددة من جراء الكارثة البحرية ، وأوردت بعض الأمثلة الأدالة على ذلك مما يدل على اهتمام المجتمع الدولي بحماية مصالح الدولة الساحلية استنادا على مبدأ حق البقاء ومبدأ الدفاع عن النفس ومبدأ الضرورة .

(٣٦) لمزيد من التفاصيل ، انظر المقالة بعنوان (اللغز المحير) في مياه البحر الاحمر ، جريدة الرأي الاردنية ، اعداد منير الهور . ١٩٨٤/٩/٢٥ ص ٢٦ .

(٣٧) ذكرت جريدة السفير ان التردد الرسمي الامريكي لدعم المشروع يرجع الى قلقها من عدم وضوح مصادر تمويل مشروع تساكوس خشية ان يكون مصدر الاموال حكومات اجنبية ، وقد رفض تساكوس الكشف عن مصادر تمويله . جريدة السفير اللبنانية — العدد ٣٦٩٥ ص ١١ ، ٢٨ أغسطس ١٩٨٤ .

(٣٨) هذا وقد جاء في التقرير أن من بين الامور غير المعلنة رسميا ان مصر طلبت إلغاء مناورات (النجم الساطع) التي تجري سنويا منذ بضع سنوات في مصر بين القوات المسلحة المصرية والقوات المسلحة الامريكية وانه بعد مفاوضات شاقة ، وافقت امريكا على الطلب المصري وهي متضررة من ذلك . المرجع السابق ، جريدة السفير اللبنانية .

(٣٩) حول التطورات الأخيرة لعمليات البحث عن مصادر اللغام فقد ذكرت جريدة القبس بأن القيادة العليا للقوات المسلحة المصرية أعلنت ان اللغم الذي عثرت عليه الوحدة البريطانية في خليج السويس قيل حوالي اسبوعين هو سوفيتي الصنع . وهذا أول تأكيد رسمي يصدر عن القاهرة حول اللغم اللغز الذي عثر عليه في ١٢ سبتمبر الماضي . ويبلغ طول اللغم ٣ أمتار وهو عبارة عن أسطوانة معدنية ويعتبر أول لغم متطور عثر عليه القوة متعددة الجنسيات الباحثة عن اللغام في خليج السويس . جريدة القبس — العدد ٤٤٤٧ السنة الثالثة عشر — ١٠/١/١٩٨٤ ص ٢١ .

(٤٠) تجدر الإشارة الى أن لجنة العلاقات الخارجية في مجلس الشعب المصري قد أصدرت بياناً في شهر أغسطس ١٩٨٤ بهذا الشأن ذكرت فيه :

« ان أمن البحر الاحمر مسئولية عربية أولا ، وقد آن الاوان لوضع استراتيجية عربية واضحة تشارك فيها الدول العربية المطلة على البحر الاحمر لحماية هذه المنطقة من التهديدات والاطار » وأصدرت الحكومة السودانية بتاريخ ٣٠ أغسطس بياناً إعلانه فيه انها دعت ثمانى دول مطلة على البحر الاحمر للاشتراك في المؤتمر الاقليمي الخاص بأمن البحر الاحمر الذي تقرر عقده في الخرطوم يوم ١٦ سبتمبر ١٩٨٤ على مستوى وزراء الخارجية والدول المدعوة هي : السعودية ، مصر ، الاردن ، اليمن الشمالي ، اليمن الجنوبي ، جيبوتي ، الصومال ، اثيوبيا والسودان (تأجل عقد هذا الاجتماع لاجل غير مسمى) . انظر مجلة المستقبل — أغسطس (١٩٨٤) .