

# ”الموقف القانوني من استعمال إسرائيل وإيران قناة السويس في حال اندلاع أي عمليات حربية بينهما“\*

د. باسل منصور\*\*

\*

---

\* تاريخ التسليم: ٣ / ٢ / ٢٠١٣م، تاريخ القبول: ٢ / ٤ / ٢٠١٣م.  
\*\* أستاذ مساعد/ كلية القانون/ جامعة النجاح الوطنية/ نابلس/ فلسطين.

## ملخص:

سعت هذه الدراسة إلى القاء الضوء على النظام القانوني الذي يحكم استخدام قناة السويس ممراً ملاحياً لكل من إسرائيل وإيران، وموقف مصر باعتبارها الدولة صاحبة السيادة على القناة في حالة اندلاع العمليات الحربية بينهما، وذلك من خلال دراسة لأهم المعاهدات القانونية التي تحكم النظام القانوني لها ابتداء من اتفاقية القسطنطينية الموقعة في عام ١٨٨٨ م، وانتهاء بمعاهدة السلام المصرية الاسرائيلية الموقعة في عام ١٩٧٩ م.

ومن خلال هذه الدراسة سوف نبرز أهم الأحداث التاريخية التي مرت بها مصر، وارتبطت مباشرة بالقناة كالحرب العالمية الاولى، والعدوان الثلاثي على مصر في عام ١٩٥٦ م، والعدوان الاسرائيلي على مصر في عام ١٩٦٧ م، وما ترتب عليه من إغلاق للقناة دام ثمانية أعوام وموقف معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية في عام ١٩٧٩ م، باعتبارها الوثيقة الاخيرة التي تناولت حق اسرائيل في عبور القناة، فضلاً عن تناول الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة في مونتيجو باي Montego Bay في عام ١٩٨٢ م، والتي تعرضت في أحكامها للنظام القانوني للممرات الملاحية المشابهة لقناة السويس.

وفي نهاية الدراسة توصل الباحث إلى مجموعة من أهم النتائج والتوصيات، منها أن تأخذ جمهورية مصر بصفتها صاحبة السيادة على القناة التدابير اللازمة لمراقبة وتحديد حرية الملاحة لكل من إسرائيل وإيران لضمان عدم استخدام القناة في الأمور العسكرية.

## ***Abstract:***

*This study highlights the legal system that regulates the work of the Suez canal as an international strait and Egypt's Legal position as the controlling state of the canal in the case of the breaking out of an armed conflict between Israel and Iran.*

*This study will rely on important international treaties stemming from the signing Constantinople agreement in 1888 and ending with the Israeli Egyptian peace treaty signed in 1979.*

*This study will also Focus on the most important historical variables that Egypt went through which were related directly to the Suez Canal such as, the first world war and the tripartite aggression against Egypt in 1956, as well as 1967 war that caused the closure of the canal for 8 years. It is also important to discuss the position of the Israeli Egyptian peace agreement in 1979 since it is the last document that regulated the rules of passing the canal, finally the study will analyze the law of seas general agreement that was signed in Montego Bay in 1982.*

*Finally, this study concludes with necessary recommendations for Egypt as it is the controlling state of the canal in order to take effective measures to monitor it and guarantee that the canal will not be used for military purposes.*

## مقدمة:

تمثل قناة السويس واحدة من أهم الممرات الملاحية العالمية، نظراً لموقعها الاستراتيجي، وحجم التجارة التي تمر عبرها.

وقد مر النظام القانوني الذي يحكم استخدام قناة السويس بمراحل عدة، وذلك منذ أن قام والي مصر محمد سعيد باشا بمنح امتياز حفر القناة للفرنسي فرديناند ديليسبيس في عام ١٨٥٤، مروراً بالعديد من المراحل التاريخية المهمة التي ارتبطت بالقناة في التاريخ المصري الحديث.

ومثل وجود دولة إسرائيل على الحدود الشرقية لمصر واحداً من أهم التطورات التاريخية المهمة التي مرت بها مصر في تاريخها الحديث، وما زالت تداعيات هذا الوجود وتفاعلاته تلقي بظلالها على المنطقة برمتها حتى الآن.

ولا شك في أن الصراع الحالي غير المباشر بين إسرائيل وإيران يندرج بإمكانية حدوث حرب مدمرة في المنطقة، سيؤثر على استقرارها، ويتضاعف الخطر في حال انتقال هذا الصراع من مرحلة الحرب بالوكالة إلى مرحلة الحرب المباشرة، التي قد تأخذ شكلاً غير تقليدي لا يمكن التنبؤ بعواقبه.

وفي إطار المناوشات السياسية التي تحدث بين الطرفين من حين لآخر، تناقلت وسائل الإعلام المختلفة في ٣١ يوليو ٢٠٠٩ خبراً مفاده<sup>(١)</sup> عبور عدد من القطع البحرية الإسرائيلية يشمل سفينتين حربيتين Warships إحداهما تسمى Hanit والأخرى Eilat عبر قناة السويس في طريقها من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، وجاء هذا العبور بعد عشرة أيام من عبور غواصة إسرائيلية من نوع دولفين Dolphin، فضلاً عن التصريحات المنقولة عن مسئول في وزارة الدفاع الإسرائيلية ذكر فيها أنه في حال شن إسرائيل هجوماً على إيران، فإن ذلك سوف يتطلب على الأرجح استخدام القطع البحرية الإسرائيلية لقناة السويس ممراً ملاحياً يتيح تحقيق هذا الغرض.

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على النظام القانوني الذي يحكم استخدام قناة السويس ممراً ملاحياً وموقف مصر بصفقتها صاحبة السيادة على القناة، وذلك من خلال دراسة لأهم المعاهدات القانونية. وموقف معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية في عام ١٩٧٩ باعتبارها الوثيقة الأخيرة التي تناولت حق إسرائيل في عبور القناة، فضلاً عن

تناول الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة قي مونتيجو باي Montego Bay في عام ١٩٨٢، والتي تعرضت في أحكامها للنظام القانوني للممرات الملاحية المشابهة لقناة السويس.

## مشكلة الدراسة:

يحاول الباحث في هذه الدراسة تحديد الموقف المصري من استخدام إيران وإسرائيل لقناة السويس في حال اندلاع أي عمليات عسكرية بينهما. وهو أمر جرى تداوله خاصة بعد مرور عدد من القطع البحرية الإسرائيلية في قناة السويس، مما أثار التكهانات حول مغزى سماح مصر لإسرائيل بالمرور في القناة في ضوء التوتر القائم بين الأخيرة وإيران، فضلاً عن طرح بعض المنابر السياسية والإعلامية لمسألة حق مصر في منع استخدام القطع البحرية الإسرائيلية من المرور في القناة. الأمر الذي دفع وزير الخارجية المصري آنذاك أحمد أبو الغيط<sup>(٢)</sup> لأن يؤكد أن مرور السفن الإسرائيلية يستند إلى القواعد القانونية التي تحكم المرور في القناة. وعليه فالمشكلة الرئيسية التي سوف تتناولها الدراسة، تتعلق بحق مصر في منع استخدام طرف ما حق المرور في قناة السويس، ومدى تطابق هذا التصرف مع القواعد القانونية التي تحكم المرور في القناة.

## أسئلة الدراسة:

سوف تحاول الدراسة الإجابة عن سؤالين رئيسيين ومجموعة من الأسئلة الفرعية:

السؤال الأول: ما النظام القانوني الذي يحكم الملاحة في قناة السويس؟ وهو تساؤل أثار العديد من الأسئلة الفرعية وهي:

- ما أهم القواعد التي وردت في اتفاقية القسطنطينية الموقعة في عام ١٨٨٨؟
- هل التزمت الدول المتحاربة في الحرب العالمية الأولى بالقواعد القانونية التي تحكم استخدام قناة السويس؟

- كيف أثمرتأميم مصر لقناة السويس في عام ١٩٥٦ على النظام القانوني لها؟
- ما موقف معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية من حق إسرائيل في استخدام قناة السويس؟

السؤال الثاني: ما موقف مصر من استخدام إسرائيل وإيران لقناة السويس عند اندلاع أي عمليات عسكرية بينهما؟

## منهج الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج التحليلي، وذلك من خلال تحليل أهم القواعد القانونية التي وردت في الاتفاقيات الدولية، أو الوثائق الصادرة عن الحكومة المصرية بشأن قناة السويس، والتي تحكم نظام الملاحة فيها، فضلاً عن تحليل الآثار القانونية التي ترتبت على تطبيق نصوص هذه الاتفاقيات، وارتباط تطبيقها بالتطورات السياسية التي تتعلق بالمشكلة محل الدراسة.

واعتمد الباحث في هذه الدراسة على مجموعة من المصادر الرئيسية والثانوية المتعلقة بقناة السويس. وأهم المصادر الأولية هي: نصوص اتفاقية القسطنطينية الموقعة في عام ١٨٨٨م، وكذلك نصوص الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تناولت الملاحة في قناة السويس، كالاتفاقيات الموقعة في أعقاب الحرب العالمية الأولى مثل اتفاقية فرساي، وسان جرمان، و تريانون، ولوزان، فضلاً عن نصوص معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية الموقعة في عام ١٩٧٩م، ونصوص الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة في عام ١٩٨٢م. أما المصادر الثانوية فسوف تتضمن رؤية بعض مؤلفات الفقه القانوني المصري لقناة السويس، فضلاً عن بعض الدراسات الأخرى التي تناولت الأبعاد السياسية والقانونية المختلفة المتعلقة بقناة السويس.

وسوف تأتي هذه الدراسة في ثلاثة فصول، يناقش الأول منها التطور التاريخي للنظام القانوني للقناة. في حين يناقش الثاني أهم البنود الواردة في اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨م، كما يناقش الثالث تأثير نمط العلاقات المصرية مع إسرائيل وإيران على مرور كل منهما في قناة السويس، وأخيراً نستخلص أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها البحث من دراسة الموقف القانوني من استخدام إسرائيل وإيران للقناة في حال اندلاع أي عمليات حربية بينهما.

## الفصل الأول:

### تطور النظام القانوني لقناة السويس:

#### مدخل تاريخي:

يرجع التفكير في حفر قناة تصل بين البحرين الأحمر والأبيض عبر برزخ السويس في العصر الحديث إلى نابليون بونابرت عندما قام بحملته الشهيرة على مصر في عام

١٧٩٨م لقطع طريق المواصلات البريطانية إلى الهند، إلا أن خطأً في الدراسات التي قام بها علماء الحملة أدى إلى عدم إتمام المشروع.

تقد قام بالمحاولة مرة أخرى الفرنسي فرديناند ديليسيبس<sup>(٣)</sup> Ferdinand de Les-seps، وذلك عندما حصل على امتياز Concession من والي مصر محمد سعيد باشا لحفر القناة في ٣ نوفمبر من عام ١٨٥٤. وقد منح سعيد باشا امتيازاً جديداً لديليسيبس في ٥ يناير من عام ١٨٥٦، تضمن ما يمكن اعتباره مجموعة من الأحكام المتعلقة بتحديد نظام المرور فيها، حيث قررت المادة ١٤ من الامتياز: (أن تكون القناة... مفتوحة على الدوام ممراً محايداً لكل سفينة تجارية تعبرها من بحر لآخر دون تمييز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات)<sup>(٤)</sup>.

وقد مر المركز القانوني للقناة بمراحل عدة مختلفة، تتعلق في الأساس بوجود السيادة المصرية على القناة أو ضعفها أو غيابها، وذلك منذ أن منح والي مصر محمد سعيد باشا الامتياز لديليسيبس عام ١٨٥٤ حتى أصدر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قراره بتأميم القناة في ٢٦ يوليو من عام ١٩٥٦، وذلك بعد مرور مائة عام على صدور أول وثيقة تتضمن بعض القواعد القانونية لتنظيم المرور فيها.

### المراحل التي مر بها النظام القانوني للقناة<sup>(٥)</sup> :

يمكن تقسيم المراحل التي مر بها النظام القانوني لقناة السويس إلى ثلاث مراحل:

- الأولى: مرحلة انفراد مصر بوضع النظام القانوني للقناة.
- الثانية: مرحلة تنظيم المركز القانوني للقناة عبر اتفاقية دولية.
- الثالثة: عودة مصر مرة أخرى لتحديد النظام القانوني للقناة.

#### ◀ المرحلة الأولى:

وقد امتدت هذه المرحلة من صدور الامتياز الثاني للقناة في ٥ يناير من عام ١٨٥٦ حتى توقيع اتفاقية القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر من عام ١٨٨٨م. ولعل من أهم الأحداث التي مرت بها القناة في هذه المرحلة الغزو البريطاني لمصر في عام ١٨٨٢م، للسيطرة عليها. وقد خرقت بريطانيا حياد القناة بمباشرتها للعمليات الحربية فيها، رغم أن ديليسيبس أقتع عرابي باشا بحيادها، مما صرف الأخير عن تحصينها<sup>(٦)</sup>.

#### ◀ المرحلة الثانية:

وقد بدأت هذه المرحلة بتوقيع اتفاقية القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر من عام ١٨٨٨،

حتى تأميم مصر للقناة في ٢٦ يوليو من عام ١٩٥٦. وتعدّ اتفاقية القسطنطينية الوثيقة الرئيسية التي تحدد الوضع القانوني لقناة السويس حتى الآن. وقد وقعت عليها في ذلك الوقت القوى البحرية الكبرى، وهي النمسا والمجر وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا وروسيا وأسبانيا وتركيا. وكان من المفترض أن تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد تبادل وثائق التصديق عليها في ٢٨ ديسمبر من عام ١٨٨٨، إلا أن ذلك لم يحدث بسبب التحفظ البريطاني حول ضرورة عدم تعارض بنود هذه الاتفاقية مع وضعها بصفقتها قوة احتلال في مصر. ورغم أن القناة توجد على أرض مصرية، فإن مصر في ذلك الوقت كانت تعدّ جزءاً من الدولة العثمانية، ولم تكن تتمتع بالشخصية القانونية الدولية<sup>(٧)</sup>، ومن هنا لم يسمح لها بالتوقيع على الاتفاقية كطرف من أطرافها. إلا أن مصر وإعمالاً لقواعد التوارث الدولي حلت محل الدولة العثمانية في عام ١٩١٤ بعد أن أعلنت بريطانيا حمايتها على مصر عند اندلاع الحرب العالمية الأولى.

### ◀ المرحلة الثالثة:

وقد بدأت هذه المرحلة بتأميم مصر للقناة في ٢٦ يوليو من عام ١٩٥٦ وحتى الآن. وتكمن أهمية هذه المرحلة في أنها تضمنت صدور وثيقتين تتعلقان بقناة السويس، الأولى: التصريح الانفرادي المصري الصادر في ٢٤ أبريل عام ١٩٥٧ وذلك بعد انتهاء العدوان الثلاثي على مصر، حيث أكدت مصر في هذا التصريح التزامها باتفاقية القسطنطينية، والثانية معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية الموقعة في ٢٦ مارس عام ١٩٧٩، والتي حددت موقف مصر من استخدام إسرائيل للقناة.

### بريطانيا وقناة السويس:

احتلت بريطانيا مصر في عام ١٨٨٢م، وكانت إحدى الحجج التي استخدمتها بريطانيا في ذلك الوقت لتبرير احتلالها حماية الملاحة في قناة السويس، خوفاً من تأثير الاضطرابات السياسية الداخلية في مصر على الملاحة.

وترجع أهمية قناة السويس بالنسبة لبريطانيا بصفقتها قوة استعمارية إلى أنها تمثل إحدى الحلقات المهمة في سلسلة من القواعد حرصت بريطانيا على السيطرة عليها حماية لخطوط مواصلاتها مع مستعمراتها في الهند.

وقد حرصت بريطانيا أثناء احتلالها لمصر على عدم مخالفة أية نصوص وردت في الاتفاقيات الدولية الخاصة بقناة السويس، وكذلك لم تتطرق بريطانيا إلى عقد أية تسويات ملاحية خاصة لها سواء على المستوى الاقليمي أو الدولي بسبب وضعها الاستعماري لمصر.



وقد حدث ذلك بداية مع توقيع اتفاقية القسطنطينية. فقد أصرت بريطانيا على أن يلحق بتلك الاتفاقية تحفظ يتيح لها التحلل من التزاماتها الواردة فيها، إذا ما تعارض ذلك مع ما اعتبرته سلطاتها ونفوذها في مصر<sup>(٨)</sup>.

وقد ألقى اللورد كيرزون وكيل وزارة الخارجية البريطانية كلمة أمام مجلس العموم البريطاني في عام ١٨٩٨ ذكر فيها « أن المعاهدة قائمة بالتأكيد، ولكنها لم تدخل دور التنفيذ العملي بسبب التحفظات التي قدمتها حكومة جلالة الملكة»<sup>(٩)</sup>.

وكان التنافس الاستعماري البريطاني الفرنسي سبباً رئيساً في التحفظ البريطاني، فشركة قناة السويس شركة فرنسية في الأساس، ومن هنا فقد خشيت بريطانيا أن يقوض ذلك من وضعها بصفتها قوة احتلال في مصر. وقد ظل التحفظ البريطاني سارياً حتى تم توقيع الوفاق الودي<sup>(١٠)</sup> Entente Cordiale بين بريطانيا وفرنسا في عام ١٩٠٤م، وهو الذي وضع حداً للتنافس الاستعماري بين الدولتين، وأكد مركز بريطانيا بصفتها قوة احتلال في مصر، حيث تضمنت المادة السادسة من الاتفاق الودي سحب بريطانيا لتحفظها الخاص باتفاقية ١٨٨٨م، وبذلك استردت هذه الاتفاقية قوتها الإلزامية الكاملة<sup>(١١)</sup>.

إلا أن التطورات التي حدثت على الساحة الدولية في ذلك الوقت أقلت بظلالها على الالتزام بالأحكام القانونية الواردة في الاتفاقية.

فقد أدى اندلاع الحرب العالمية الأولى إلى إعلان بريطانيا فرض حمايتها على مصر، وهو ما أدى إلى قيام القوات التركية والألمانية بمحاولة غزو مصر من الشرق والسيطرة على قناة السويس في عام ١٩١٥م، رغم الحياد الذي تتمتع به القناة. كما أن بريطانيا خالفت التزاماتها الواردة في الاتفاقية وأنشأت قواعد عسكرية وتحصينات دائمة على ضفتي القناة<sup>(١٢)</sup> بعد انتهاء الحرب.

كما حرصت على أن تتضمن اتفاقيات الصلح كافة التي عقدت بعد الحرب العالمية الأولى نصوصاً تتعلق بقناة السويس.

فقد نصت المادة ١٥٢ من اتفاقية فرساي<sup>(١٣)</sup> التي عقدت مع ألمانيا على نقل السلطات المخولة للسلطان العثماني بموجب اتفاقية القسطنطينية إلى حكومة صاحب الجلالة البريطانية. وقد ورد مثل هذا النص في المادة ١٩٧ من معاهدة سان جرمان<sup>(١٤)</sup> الخاصة بالصلح مع النمسا، والمادة ٩١ من معاهدة تريانون<sup>(١٥)</sup> الخاصة بالصلح مع المجر، وفي المادة ٢٧ من معاهدة لوزان<sup>(١٦)</sup> المبرمة بين الحلفاء وتركيا في عام ١٩٢٣م.

وقد حصلت مصر على استقلال جزئي من بريطانيا في عام ١٩٢٢م، أنهى الحماية التي فرضتها عليها في عام ١٩١٤م، وظلت المفاوضات قائمة بينهما للوصول إلى اتفاق

نهائي، إلا أن بريطانيا ظلت تماطل حتى تم التوقيع على اتفاقية عام ١٩٣٦ م<sup>(١٧)</sup>، التي ورد في مادتها الثامنة نص يتعلق بقناة السويس، حيث أكدت أن القناة جزء لا يتجزأ من مصر، ورخص لبريطانيا بوضع قوات بريطانية في منطقة القناة تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عنها، لكن الملاحظ أن هذا النص يتعارض مع البنود الواردة في اتفاقية القسطنطينية التي تحظر إقامة تحصينات دائمة على ضفتي القناة، وكان هذا التعارض أحد الأسانيد التي لجأت إليها مصر في شكاواها المقدمة ضد بريطانيا في مجلس الأمن عام ١٩٤٧ م، للمطالبة بجلاء القوات البريطانية عنها<sup>(١٨)</sup>. وظلت المشكلات قائمة بين الدولتين إلي أن قامت ثورة ٢٣ يوليو في عام ١٩٥٢ م، وحيث وقّع على اتفاقية الجلاء في عام ١٩٥٤ م، التي تضمنت نصاً خاصاً بقناة السويس أعاد القناة إلى وضعها القانوني الذي تحكمه اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ م<sup>(١٩)</sup>.

## الفصل الثاني:

### اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨:

تعدّ اتفاقية القسطنطينية الاتفاقية الرئيسية التي تنظم الملاحة في قناة السويس. وتتمثل أهميتها على الساحة الدولية في أنها تعد أول اتفاقية دولية من نوعها تضع تنظيمًا للقنوات ذات الطابع الدولي، كما أنها تتضمن أحكاماً ما زالت قائمة حتى الآن<sup>(٢٠)</sup>.

ولغرض هذا البحث يمكن تقسيم أهم النصوص التي وردت في هذه الاتفاقية<sup>(٢١)</sup> إلى قسمين:

• الأول- النصوص التي نصت على حقوق السيادة المصرية على قناة السويس:

• الثاني- النصوص التي نظمت حق المرور في قناة السويس:

ففيما يتعلق بالقسم الأول، نصت اتفاقية القسطنطينية، على حقوق السيادة المصرية على قناة السويس في نصوص المواد الآتية:

♦ المادة (٩) نصت على حق مصر في اتخاذ التدابير الضرورية لضمان تنفيذ الاتفاقية.

♦ المادة (١٠) نصت على حق مصر في وضع ما تراه من قوات عسكرية مصرية في منطقة القناة، إذا كان ذلك ضرورياً للدفاع عن مصر وصيانة الأمن العام، كما تم النص في المادة (١١) على ألا تتعارض الإجراءات المتخذة طبقاً للمادتين (٩) و(١٠) مع حرية استخدام القناة.

◆ المادة (١٢) نصت على الحقوق التركية بصفتها دولة ذات سيادة إقليمية، وقد آلت هذه الحقوق إلى مصر طبقاً لقواعد التوارث الدولي.

◆ المادة (١٣) نصت على السيادة المصرية على القناة، على ألا يتعارض ذلك مع التزاماتها الواردة في الاتفاقية.

◆ المادة (١٥) نصت على ضرورة ألا تتعارض التزامات مصر في الاتفاقية مع التدابير الصحية المعمول بها في مصر.

وفيما يتعلق بالقسم الثاني، يمكن تقسيم السفن التي تمر في قناة السويس إلى قسمين السفن التجارية والسفن الحربية.

طبقاً للمادة (١) من اتفاقية القسطنطينية، فإن من حق السفن التجارية المرور في قناة السويس في زمني السلم والحرب بدون تمييز بين جنسيات الدول.

وأما السفن الحربية فيمكن تقسيمها إلى قسمين السفن الحربية التابعة لدول متحاربة، والسفن الحربية التابعة لدول غير متحاربة.

فالسفن الحربية التابعة لدول غير متحاربة من حقها المرور في قناة السويس في زمني السلم والحرب دون تمييز بين جنسيات الدول المختلفة، وذلك طبقاً للمادة (١) من الاتفاقية. إلا أن قيوداً قد ورد على هذه السفن في المادة (٧) من الاتفاقية يتمثل في منع بقاءها في مياه القناة بما في ذلك بحيرة التمساح والبحيرات المرة، على أن يجوز لها البقاء في الموانئ المؤدية إلى القناة (مدخلي القناة الشمالي عند بورسعيد والجنوبي عند السويس) بشرط ألا يتجاوز عدد السفن المنتظرة في المياه اثنتين لكل دولة.

أما السفن الحربية التابعة لدول متحاربة فمن حقها المرور في قناة السويس في زمني السلم والحرب دون تمييز بين جنسيات الدول المختلفة، وذلك طبقاً للمادة (١) من الاتفاقية. إلا أن مجموعة من القيود قد ورد ذكرها في الاتفاقية، وذلك في المادتين (٤) و (٥)، كالآتي:

◆ لا يجوز استعمال أي حق من حقوق الحرب أو إتيان أي عمل عدائي من شأنه تعطيل حرية الملاحة في القناة أو في الموانئ الموصلة إليها أو في دائرة نصف قطرها ٣ أميال بحرية من هذه الموانئ (٢٢).

◆ يحظر على سفن الدول المتحاربة أن تباشر عمليات التخزين أو الترميم في القناة أو في الموانئ المؤدية إليها إلا بالقدر الضروري جداً.

◆ لا يجوز لسفن الدول المتحاربة الوقوف في مياه القناة إلا للضرورة التي تقضي بها مصلحة العمل.

♦ لا يجوز أن تزيد مدة بقاء السفن التابعة لدول متحاربة في الموانئ المؤدية إلى القناة عن ٢٤ ساعة، إلا في حالة الوقوف الإجباري، مع ضرورة مغادرة هذه السفن في أقرب فرصة ممكنة.

♦ ضرورة مضي ٢٤ ساعة بين خروج سفينة تابعة لدولة متحاربة من أحد موانئ الدخول، وبين قيام سفينة أخرى تابعة لدولة معادية للدولة الأولى بالمرور.

♦ يحظر على الدول المتحاربة التمتع بالحق الذي ورد في المادة (٢٣) (٧) من الاتفاقية (انظر ص ١٥ من الورقة).

♦ وطبقاً للمادة (٥) لا يجوز للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل داخل القناة وموانئ الدخول قوات أو ذخائر أو مواد حربية.

وبعد تناول أهم النصوص التي وردت في اتفاقية القسطنطينية، لا بد أن نطرح سؤالين مهمين، الأول هل قررت اتفاقية القسطنطينية حياد القناة؟ والثاني ما موقف مصر من حق المرور في القناة إذا كانت في حالة حرب مع إحدى الدول؟

والإجابة على السؤال الأول ليست باليسيرة، وقد اختلف في الإجابة عليه العديد من الفقهاء القانونيين. ويمكن الحديث عن ثلاثة آراء (٢٤) في هذا الشأن:

- الأول: أن الاتفاقية لم تقرر حياد القناة، بدليل سماحها للسفن الحربية بالمرور في القناة، بما في ذلك السفن التابعة للدول المتحاربة.

- الثاني: أنها أقرت حياد القناة، إلا أن هناك فرقاً بين الحياد الخاص بالمنطقة البرية، والحياد الخاص بالمنطقة البحرية (مثل قناة السويس)، فالحياد البري معناه تحريم استخدام المتحاربين للمنطقة المحايدة، أما الحياد الخاص بالمنطقة البحرية، فهو يبيح استخدام المنطقة المحايدة بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية، كما نصت اتفاقية القسطنطينية.

- الثالث: أن الاتفاقية وضعت نظاماً خاصاً للمرور في قناة السويس يمكن تسميته بنظام «حرية المرور الدائمة» كما ورد في المادة (١) من الاتفاقية، وقد تم تأكيد ذلك في باقي نصوص اتفاقية القسطنطينية.

ويتفق مع الرأي الثالث الفقيه المصري محمد طلعت الغنيمي، حيث يرى أن قناة السويس تخضع لنظام قانوني خاص يضمن عدم انتهاك حريتها في أثناء الحرب، إلا أنها لم توضع في مركز الإقليم المحايد (٢٥).

أما فيما يتعلق بالسؤال الثاني، فقد أعطت اتفاقية القسطنطينية في المادة (١٠) الحق لمصر في اتخاذ ما تراه مناسباً للدفاع عن القناة، مع الوضع في الاعتبار أن التزامات مصر الواردة في الاتفاقية لا ينبغي أن تحول بين مصر وممارستها لهذا الحق.

وبناء على ما تقدم فإذا كانت مصر في حالة حرب مع إحدى الدول، فإن من حقها اتخاذ كافة التدابير المناسبة للحيلولة دون مرور السفن التابعة لهذه الدولة، وسوف نرى كيف طبقت مصر هذا الحق ضد إسرائيل (انظر الفصل الثالث من الورقة ص ١٧ - ٢١). فقد كانت مصر واحدة من الدول العربية الست التي خاضت حرباً ضد إسرائيل في عام ١٩٤٨، وانتهت هذه الحرب بتوقيع اتفاق للهدنة بين الطرفين في عام ١٩٤٩. وقد منعت مصر إسرائيل من استخدام قناة السويس استناداً إلى استمرار حالة الحرب بينهما. وظلت اتفاقية الهدنة هي الإطار القانوني الذي يحكم العلاقة بين مصر وإسرائيل حتى توقيع اتفاقيتي فض الاشتباك الأول والثاني في عامي ١٩٧٤ و ١٩٧٥، وانتهاء بتوقيع إطار كامب ديفيد ومعاهدة السلام المصرية الإسرائيلية في عامي ١٩٧٨ م و ١٩٧٩ م على التوالي<sup>(٢٦)</sup>.

## الفصل الثالث:

### العلاقات المصرية مع كل من إسرائيل وإيران وتأثير ذلك على مرورهما في قناة السويس:

#### إسرائيل وقناة السويس:

شكل الإعلان عن قيام دولة إسرائيل في عام ١٩٤٨ واحداً من أهم التطورات التي مرت بها المنطقة العربية في العصر الحديث. ففي أعقاب الإعلان عن قيامها، نشبت الحرب العربية الإسرائيلية الأولى في العام نفسه. وقد انتهت هذه الحرب بعقد مجموعة من اتفاقيات الهدنة في عام ١٩٤٩ أنهت العمليات الحربية بين الطرفين End of Hostilities، إلا أنها لم تضع حداً لحالة الحرب State of Belligerency بين إسرائيل والدول العربية، وفي مقدمتها مصر<sup>(٢٧)</sup>.

ونظراً لحالة الحرب التي استمرت بين مصر وإسرائيل، فقد قامت مصر باتخاذ مجموعة من الإجراءات تتفق مع ما ورد في المادة ١٠ من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، والمتعلقة بحق الحكومة المصرية في اتخاذ ما تراه من إجراءات تكفل الدفاع عن مصر. وتطبيقاً لذلك، شكلت الحكومة المصرية محكمة للغنائم Prize Council في الاسكندرية للفصل في صحة إجراءات الضبط والمصادرة<sup>(٢٨)</sup>، كما أصدرت الحكومة

المصرية في ٦ فبراير من عام ١٩٥٠ مرسوماً<sup>(٢٩)</sup> يتضمن إجراءات الحصار البحري التي اتخذتها الحكومة المصرية ضد السفن المتوجهة إلى إسرائيل<sup>(٣٠)</sup>.

وقد ورد في المادة ٢ من المرسوم أن من حق مصر تفتيش السفن المارة في قناة السويس للتأكد من عدم وجود أية أسلحة أو ذخائر على هذه السفن تتجه إلى إسرائيل، كما نصت المادة ٣ على إمكانية استخدام القوة ضد السفينة التي تحاول الهروب من التفتيش، وأيضاً نصت المادة ٤ على أن مقاومة طاقم السفينة للتفتيش يعدّ عملاً عدوانياً Hostile Act يؤدي إلى فقدان السفينة حيادها، ويعطي السلطات المصرية الحق في القبض عليها، حتى لو أظهر التفتيش أنها لا تحمل أي مواد حربية تم النص عليها في المرسوم.

وقد قامت إسرائيل بتقديم شكوى إلى مجلس الأمن ادعت فيها أن الإجراءات المصرية تخالف نصوص اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ونصوص اتفاقية الهدنة المصرية الإسرائيلية لعام ١٩٤٩.

وكما ورد في مداخلات مندوبي بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة أمام مجلس الأمن، أن الإجراءات المصرية تخالف اتفاقيات الهدنة الموقعة بين الطرفين في عام ١٩٤٩، وأن الهدف من الهدنة لم يكن هو الوقف المؤقت للقتال<sup>(٣١)</sup> بل وضع نهاية واضحة للأعمال العدائية Hostilities والحيلولة دون اندلاعها مرة أخرى. كما ذكر المندوب الفرنسي<sup>(٣٢)</sup> في مداخلته أنه لا يوجد أساس قانوني يتيح لكلا الطرفين (مصر وإسرائيل) ممارسة الحقوق التقليدية للأطراف المتحاربة Rights of Belligerents.

وقد أصدر مجلس الأمن قراراً<sup>(٣٣)</sup> دعا فيه مصر إلى «رفع القيود المفروضة على مرور السفن التجارية في قناة السويس وعلى مرور البضائع مهما تكن وجهتها».

وقد رفضت مصر تنفيذ القرار الصادر عن مجلس الأمن، عل أساس أن المجلس وضع حلاً سياسياً لمسألة قانونية، تتعلق بتفسير أحكام اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ م<sup>(٣٤)</sup>.

وقبضت في عام ٢٩ سبتمبر ١٩٥٤ على السفينة التجارية الإسرائيلية Bat Galim وهو ما جعل إسرائيل تتقدم باعتراض على الإجراءات المصرية في خطاب<sup>(٣٥)</sup> وجهه المندوب الإسرائيلي الدائم في الأمم المتحدة Abba Eban، وكاد مجلس الأمن أن يصدر قراراً لصالح إسرائيل، إلا أن الاتحاد السوفييتي استخدم حق النقض<sup>(٣٦)</sup> ضدها.

وهنا يبرز سؤال مهم يتمحور حول العلاقة بين اتفاق الهدنة وحالة الحرب. وقد أوضح د. محسن على جاد في دراسته عن معاهدات السلام<sup>(٣٧)</sup> أن اتفاق الهدنة لا ينهي حالة الحرب، وأن سريانه يرتبط باستمرار سعي الأطراف إلى تحقيق تسوية سياسية للنزاع

(ولم يحدث ذلك إلا في عام ١٩٧٩ بتوقيع معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية)، لذا فمن حق الأطراف الاستمرار في التمسك بحقوق المحاربين، وهو ما نفذته مصر عملياً.

وقد أكدت الأحداث بعد ذلك قناعة صانع القرار المصري حول الطبيعة العدوانية لإسرائيل، وحق مصر الكامل في اتخاذ الإجراءات الضرورية كافة ضد السفن الإسرائيلية، في ضوء ما تمثله إسرائيل من تهديد للأمن القومي المصري، وهو ما اتضح من قيامها بالمشاركة في العدوان الثلاثي على مصر في ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦ م.

وبعد انتهاء أزمة العدوان الثلاثي، أصدرت مصر تصريحاً رسمياً في ٢٤ أبريل ١٩٥٧ عبر خطاب<sup>(٣٨)</sup> وجهه من وزير خارجيتها<sup>(٣٩)</sup> إلى الأمين العام للأمم المتحدة<sup>(٤٠)</sup>، تضمن عشرة أسس لتنظيم المركز القانوني لقناة السويس، أعلنت من خلالها احترامها لاتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، كما أوضحت الوسائل التي يمكن استخدامها لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير بنود الاتفاقية. وقد أشار التصريح إلى نوعين من الخلافات:

• الأول: الخلافات التي تنشأ بين مصر ودول ليست كلها أو بعضها أطرافاً في الاتفاقية<sup>(٤١)</sup>، ويكون موضوعها متعلقاً باتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، أو بيان الحكومة المصرية الصادر في عام ١٩٥٧، وفي هذه الحالة تسوى الخلافات طبقاً للمبادئ الواردة في ميثاق الأمم المتحدة الواردة في الفصل السادس منه<sup>(٤٢)</sup>. والثاني: الخلافات التي تنشأ بين مصر والدول الأطراف في الاتفاقية. وقد قبلت مصر الاختصاص الإلزامي لمحكمة العدل الدولية في تفسير بنود الاتفاقية في ١٨ يوليو عام ١٩٥٧، إذا لم يُحل الخلاف بوسائل أخرى<sup>(٤٣)</sup>.

ورغم انتهاء الأعمال العدائية بين الطرفين، ووضع قوات للطوارئ الدولية على خطوط الهدنة بين مصر وإسرائيل، في إطار تسويات ما بعد العدوان الثلاثي، فإن إسرائيل قامت بالعدوان على مصر مرة أخرى في ٥ يونيو ١٩٦٧. وقد أسفر هذا العدوان عن احتلال إسرائيل لسيناء، إلى أن قامت مصر بشن الحرب على إسرائيل لاستعادتها مرة أخرى في ٦ أكتوبر عام ١٩٧٣. وقد أدت تسويات ما بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ إلى إعادتها، وإنهاء حالة الحرب بينهما والتوقيع على اتفاقية للسلام في عام ١٩٧٩.

ومن الأهمية بمكان تناول قضية السماح لإسرائيل بالمرور في قناة السويس في أعقاب التوقيع على اتفاقية السلام بين الطرفين.

فقد تناولت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية السلام الموقعة بين الطرفين

مسألة المرور في قناة السويس، وقد نصت على ما يأتي:

« تتمتع السفن الإسرائيلية والشحنات المتجهة من إسرائيل وإليها بحق المرور الحر في قناة السويس ومداخلها في كل من خليج السويس والبحر الأبيض المتوسط، وفقاً لأحكام اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، والمنطبقة على جميع الدول. كما يعامل رعايا إسرائيل وسفنها وشحناتها، وكذلك الأشخاص والسفن والشحنات المتجهة من إسرائيل وإليها معاملة لا تتسم بالتمييز في الشؤون المتعلقة باستخدام القناة كافة» (٤٤) .

وبناءً على ما تقدم أقرت اتفاقية السلام لإسرائيل باستخدام قناة السويس، وأصبحت المراسيم المصرية التي تم تطبيقها على إسرائيل منذ عام ١٩٤٩ لاغية، مع الإشارة إلى أن السماح لها بالمرور في قناة السويس يأتي تأكيداً لما ورد من مبادئ اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، وأنها وسفنها ورعاياها لا يتمتعون بأي معاملة مفضلة في الأمور المتعلقة بالمرور في القناة.

### العلاقات المصرية الإيرانية<sup>(٤٥)</sup> وتأثير ذلك على مرور إيران في قناة السويس:

أدى قيام الثورة الإسلامية في إيران عام ١٩٧٩ إلى أن نحت السياسة الخارجية الإيرانية منحى متشدداً يعتمد على مبدأ تصدير الثورة الإسلامية.

وقد قطعت إيران علاقاتها الدبلوماسية مع مصر في عام ١٩٨٠، لأنها وقعت معاهدة السلام مع إسرائيل في عام ١٩٧٩، وهو الأمر الذي شكل تعارضاً شديداً مع الفكر الأيديولوجي الإيراني في ذلك الوقت.

وقد مرت العلاقات المصرية الإيرانية بمراحل عديدة من الشد والجذب خلال العقود الثلاثة الماضية إذ استقبلت مصر في عهد الرئيس السادات الشاه الإيراني محمد رضا بهلوي، ودفن فيها في أعقاب وفاته. كما ساندت مصر العراق في حربها ضد إيران التي استمرت ثماني سنوات.

إلا أن العلاقات الثنائية استعادت بعضاً من زخمها في أعقاب وفاة الخميني، وتراجع مبدأ تصدير الثورة الإسلامية، وتولي قيادة جديدة متمثلة في هاشمي رفسنجاني، حيث تم في عام ١٩٩١ استعادة العلاقات الدبلوماسية بين البلدين، وذلك في صورة مكتبين لرعاية المصالح في كل من طهران والقاهرة.

ورغم أن العلاقات المصرية الإيرانية ما زالت منذ عام ١٩٩١ على مستوى رعاية المصالح، كما أنها تشهد بين الحين والآخر توتراً يرجع إلى ما تراه مصر تدخلاً إيرانياً في



الشئون والقضايا العربية، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من تمتع إيران بحرية الملاحة في قناة السويس، وذلك في ضوء غياب الموانع القانونية أو السياسية التي قد تسمح لمصر بمنع مرور السفن الإيرانية فيها مثل وجود حالة للحرب بين الدولتين.

### تأثير اتفاقية مونتيجو باي لعام ١٩٨٢ على النظام القانوني لقناة السويس:

تشكل القنوات جزءاً من المياه الداخلية لأي دولة، لذا فقناة السويس تعدّ جزءاً من المياه الداخلية المصرية. ويترتب على ذلك مجموعة من الاعتبارات القانونية تتمثل في<sup>(٤٦)</sup> أنها تخضع للسيادة الإقليمية للدولة، على كل من النطاق الجوي الذي يعلو المياه الداخلية، وكذلك سطح هذه المياه، والقاع وما تحت القاع من ثروات. كما أن من حق الدولة ذات السيادة وضع النظام الذي تراه لتنظيم دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية<sup>(٤٧)</sup>.

وفي عام ١٩٨٢ وقعت وفود ١١٩ دولة<sup>(٤٨)</sup> على الاتفاقية العامة لقانون البحار، في Montego Bay في جامايكا<sup>(٤٩)</sup>. وقد بدأ نفاذ هذه الاتفاقية في عام ١٩٩٤ بعد مرور اثني عشر شهراً على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق والانضمام للاتفاقية<sup>(٥٠)</sup>.

إلا أن هناك سؤالاً مهماً يطرح نفسه بعد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ. هل تؤثر هذه الاتفاقية على النظام القانوني لقناة السويس؟

أرجح الآراء أن النظام القانوني لقناة السويس لم يتأثر بتوقيع الاتفاقية، وذلك على أساس أن هناك مجموعة من الاعتبارات السياسية والاقتصادية توجب عدم إخضاع الممرات المماثلة لقناة السويس لمبدأ السيادة الإقليمية على الإطلاق<sup>(٥١)</sup>.

كما أن القنوات المماثلة لقناة السويس مثل قناة بنما وقناة كيبل ما زالت تحكمها اتفاقيات خاصة بها على غرار اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨، فالأولى تخضع لاتفاقية هاي بونسفورت<sup>(٥٢)</sup> Hay- Pouncefote المبرمة في عام ١٩٠١، والثانية تخضع لأحكام وردت في فصل خاص بها في معاهدة فرساي المبرمة بعد الحرب العالمية الأولى<sup>(٥٣)</sup>. وقد ذهب الفقيه المصري الغنيمي<sup>(٥٤)</sup> إلى القول إنه على الرغم من أن القنوات الثلاث السابقة تنظمها اتفاقيات دولية، إلا أن هناك العديد من المبادئ المشتركة بين هذه الاتفاقيات، أرست أحكامها ما يمكن تسميته بـ «القانون العام للقنوات الدولية».

### نتائج الدراسة:

بعد أن تناول البحث في الفصول السابقة لهذه الدراسة كلاً من التطور التاريخي للنظام القانوني لقناة السويس، وأهم القواعد القانونية التي تحكم نظام المرور فيها، يمكن

## إجمال أهم النتائج بما يأتي:

- ◆ على الرغم من أن قناة السويس تعدّ من المياه الداخلية التي تخضع للسيادة المصرية المطلقة، فإنها تتمتع بنظام قانوني خاص يحكم الملاحة فيها، كما تم توضيحه.
- ◆ أن المادة الخامسة من معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية أعطت إسرائيل الحق في استخدام قناة السويس. وبافتراض وجود حالة حرب بين إسرائيل وإيران، فإن من حق قطعهما الحربية المرور فيها.
- ◆ لا يجوز لإسرائيل وإيران استعمال أي حق من حقوق الحرب أو إتيان أي عمل عدائي من شأنه تعطيل حرية الملاحة في القناة أو في الموانئ الموصلة إليها.
- ◆ يحظر على السفن التابعة لإسرائيل وإيران أن تباشر عمليات التخزين أو التموين في القناة أو في الموانئ المؤدية إليها إلا بالقدر الضروري جدا.
- ◆ لا يجوز للسفن التابعة لإسرائيل وإيران الوقوف في مياه القناة إلا للضرورة التي تقضي بها مصلحة العمل.
- ◆ لا يجوز أن تزيد مدة بقاء السفن التابعة لإسرائيل وإيران في الموانئ المؤدية إلى القناة عن ٢٤ ساعة، إلا في حالة الوقوف الإجباري.
- ◆ ضرورة مضي ٢٤ ساعة بين خروج سفينة تابعة لإحدى الدولتين من أحد موانئ الدخول، وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدولة الأخرى بالمرور.
- ◆ يحظر على السفن التابعة لإسرائيل وإيران التمتع بالحق الذي ورد في المادة ٧ من اتفاقية القسطنطينية، والذي يسمح للسفن الحربية التابعة للدول غير المتحاربة بالبقاء في الموانئ المؤدية إلى القناة.
- ◆ أن الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة في عام ١٩٨٢، أوجبت في مادتها (٢٣) على السفن التي تعمل بالطاقة النووية اتخاذ احتياطات الأمان اللازمة كافة قبل دخولها المياه الإقليمية للدولة.
- ◆ من المعروف أن التلوث الناشئ عن تسرب الإشعاع النووي قد يؤدي إلى تعطيل الملاحة في قناة السويس لفترات طويلة للغاية، وهو ما يعطي الحق لمصر في التأكد من الإجراءات المتبعة لضمان عدم حدوث ذلك.
- ◆ لقد نصت المادة (٢٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في عام ١٩٨٢، في جاميكا على ضرورة مرور الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى طافية فوق سطح البحر ورافعة علمها، وذلك في حالة مرورها في المياه الإقليمية للدولة.

## التوصيات:

بعد تمام الدراسة أوصي بما يأتي:

١. إجراء المزيد من الدراسات الخاصة حول هذا الموضوع ونشرها على مستوى العالم العربي وذلك لأهميتها في ظل التهديدات المتصاعدة لكل من إسرائيل وإيران اللتين تهددان الامن القومي لمنطقة الشرق الاوسط خاصة، والعالم عامة.
٢. أن تأخذ جمهورية مصر، بصفتها صاحبة السيادة على قناة السويس، التدابير اللازمة لتحديد حرية الملاحة ومراقبتها لكل من اسرائيل وإيران لضمان عدم استخدام القناة في الامور العسكرية المدمرة.
٣. أن تعقد جمهورية مصر اتفاقيات تمنع اسرائيل وإيران من استخدام قناة السويس في المواجهات الحربية، مستفيدة من الاتفاقيات الدولية المختلفة وعدم استخدام الممرات المائية لتهديد السلم العالمي.
٤. بما أن قناة السويس تعتبر مرآ مائياً يخدم مصالح الدول التي لها علاقات تجارية، فأنني أوصي بأن تكون قناة السويس معبراً تجارياً إنسانياً يخدم كافة الأطراف.
٥. ان تقوم جمهورية مصر، ومن خلال جامعة الدول العربية، بتقديم مشروع اتفاقية جديد إلى المؤسسات الدولية، وفي مقدمتها مجلس الأمن والجمعية العمومية، لدعم الممرات التجارية العالمية، وصيانتها، ومراقبتها، والحرص على ان تبقى مناطق لا تمسها نيران الصراعات الدولية.

## الهوامش:

١. انظر Israeli Warships Sail Through Suez Canal على الرابط الآتي:  
[http:// www. israelnationalnews. com/ News/ News. asp/ 132399](http://www.israelnationalnews.com/News/News.aspx/132399)
- انظر أيضا Israeli Warships in Suez Canal a Signal to Iran على الرابط الآتي:  
[http:// www. foxnews. com/ story/ 0,2933,532963,00. html](http://www.foxnews.com/story/0,2933,532963,00.html)
- انظر كذلك Israeli Navy in Suez Canal Prepares for Potential Attack on Iran على الرابط الآتي:  
[http:// www. timesonline. co. uk/ tol/ news/ world/ middle\\_ east/ arti- cle6715412. ece](http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/middle_east/article6715412.ece)
٢. انظر Egyptian Foreign Minister Confirms Israeli Warship Crossing Suez Canal على الرابط الآتي:  
[http:// www. armybase. us/ 2009/ 07/ egyptian- fm- confirms- israeli- warship- crossing- suez- canal](http://www.armybase.us/2009/07/egyptian-fm-confirms-israeli-warship-crossing-suez-canal)
٣. سياسي فرنسي (١٨٠٥ - ١٨٩٤) ، تولى منصب القنصل الفرنسي في القاهرة، وكان صديقا لوالي مصر محمد سعيد باشا، واستطاع أن يحصل منه على امتياز لحفر القناة في عام ١٨٥٤، تلاه امتياز ثان في عام ١٨٥٦. وقد تبني بعد نجاح مشروع حفر قناة السويس مشروعا آخر لحفر قناة في بنما تصل بين المحيطين الأطلنطي والهادي، إلا ان المشروع فشل فشلاً ذريعاً.
٤. سلطان، حامد، وآخرون. ١٩٧٧. القانون الدولي العام. الطبعة الأولى. القاهرة: دار النهضة العربية، ص ٤٣٤.
٥. سلطان، حامد، المرجع السابق، ص ٤٣٤.
٦. كيرلس، جورج حليم. ١٩٧٥. قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية. القاهرة: مطابع دار المعارف بمصر، ص ١٠٤ و ١٠٥.
٧. كانت مصر ولاية عثمانية منذ عام ١٥١٧، وظلت كذلك إلي أن تمكن محمد علي في القرن التاسع عشر من شن مجموعة من المعارك العسكرية الناجحة ضد الدولة العثمانية، أسفرت عن صدور فرمان ١٨٤٠ الذي منح مصر وضعاً خاصاً بين ولايات الدولة العثمانية، حيث أصبح حكمها وراثياً يتولاه أكبر أبناء الأسرة سناً، وظلت الدولة العثمانية تتمتع بسيادة صورية على مصر، حتي انتهت هذه السيادة بإعلان بريطانيا

الحماية على مصر في عام ١٩١٤ عند اندلاع الحرب العالمية الأولى. وقد حصلت مصر على استقلالها بعد الحرب في أعقاب صدور تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢.

٨. برج، محمد عبد الرحمن. ١٩٦٩. قناة السويس في ١٠٠ عام. القاهرة: مطابع دار المعارف بمصر، ص ٨٢.  
٩. المرجع نفسه، ص ٨٣.

١٠. للمزيد حول الوفاق الودي في ٨ أبريل ١٩٠٤، انظر نص الوفاق على الرابط الآتي:  
[http:// wwi. lib. byu. edu/ index. php/ The\\_Entente\\_Cordiale\\_Between\\_The\\_United\\_Kingdom\\_and\\_France](http://wwi.lib.byu.edu/index.php/The_Entente_Cordiale_Between_The_United_Kingdom_and_France)

١١. اتفاقية الوفاق الودي، المصدر نفسه.

١٢. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٣٨.

١٣. اتفاقية فرساي، ٢٨ يونيو ١٩١٩، على الرابط الآتي:

[http:// avalon. law. yale. edu/ subject\\_menus/ versailles\\_menu. asp](http://avalon.law.yale.edu/subject_menus/versailles_menu.asp)

١٤. معاهدة سان جرمان، ١٠ سبتمبر ١٩١٩، على الرابط الآتي:

[http:// www. austlii. edu. au/ au/ other/ dfat/ treaties/ 1920/ 3. html](http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/3.html)

١٥. معاهدة تريانون، ٤ يونيو، ١٩٢٠، على الرابط الآتي:

[http:// www. gwpda. org/ versa/ tri5. htm](http://www.gwpda.org/versa/tri5.htm)

١٦. معاهدة لوزان، ٢٤ يوليو ١٩٢٣، على الرابط الآتي:

[http:// www. gwpda. org/ 1918p/ lausanne. html](http://www.gwpda.org/1918p/lausanne.html)

١٧. معاهدة لندن، ٢٦ أغسطس ١٩٣٦، على الرابط الآتي:

[http:// www. fco. gov. uk/ resources/ pdf/ treaties/ TS1/ 1937/ 6](http://www.fco.gov.uk/resources/pdf/treaties/TS1/1937/6)

١٨. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٣٩.

١٩. المرجع نفسه، ص ٤٤٠.

٢٠. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٣٢.

٢١. اتفاقية القسطنطينية، ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨.

٢٢. يبلغ طول الميل البحري استنادا إلي المقاييس الدولية ١٨٥٢ مترا.

٢٣. نصت المادة (٧) على أنه لا يجوز للسفن الحربية التابعة لدول غير متحاربة البقاء في مياه القناة، على أن يسمح لها بالبقاء في الموانئ المؤدية للقناة، بشرط ألا يزيد عددها عن اثنتين لكل دولة.

٢٤. برج، مرجع سابق، ص ٧٩.

٢٥. الغنيمي، محمد طلعت. لغنيمي الوسيط في قانون السلام. ١٩٨٢. الأسكندرية: منشأة المعارف، ص ٧٦٠.

٢٦. انظر في تطور العلاقات بين مصر وإسرائيل في ضوء الاتفاقيات الموقعة بين الطرفين: جاد، محسن على، مرجع سابق.

٢٧. عقدت اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل في ٢٦ فبراير ١٩٤٩.

٢٨. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٤١.

٢٩. المرسوم رقم ٣٦، ٨ أبريل من عام ١٩٥٠، على الرابط الآتي:

<http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/1+Egyptian+Decree+Regarding+Navigation+in+the+Suez.htm>

٣٠. لم يذكر اسم إسرائيل صراحة في المرسوم، ولكن تمت الإشارة إليها بـ ”الأراضي الفلسطينية التي تسيطر علىها الحركة الصهيونية -

“Palestinian territory under Zionist control”.

٣١. نص مداخلة المندوب البريطاني Sir Gladwyn Jebb، والمندوب الأمريكي Mr. Warren R. Austin، على الرابط الآتي:

<http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/4+Statements+by+Representatives+of+the+Maritime+Po.htm>

٣٢. نص مداخلة المندوب الفرنسي Mr. Lacoste، الرابط نفسه.

٣٣. قرار مجلس الأمن رقم S/ 2322 بتاريخ ١ سبتمبر ١٩٥١، وقد صدر بأغلبية ٨ أصوات وامتناع ٣ دول عن التصويت وهي الصين والهند والاتحاد السوفييتي. انظر نص القرار على الرابط الآتي:

<http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/5+Freedom+of+Passage+in+the+Suez+Canal+Security+C.htm>

٣٤. سلطان، مصدر سبق ذكره، ص ٤٤١.
٣٥. انظر نص الخطاب على الرابط الآتي:  
<http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relation+s+since+1947/1947-1974/6+Israel-s+Complaint+to+the+Security+Counc+il+Conce.htm>
٣٦. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٤١.
٣٧. جاد، محسن على. معاهدات السلام، دراسة تأصيلية تطبيقية على ضوء قواعد القانون الدولي. ٢٠٠٦. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ص ١٦٦.
٣٨. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٥٠.
٣٩. د. محمود فوزي وزير الخارجية (١٩٥٢ - ١٩٦٤).
٤٠. داج همرشولد الأمين العام الثاني للأمم المتحدة (١٩٥٣ - ١٩٦١).
٤١. تجدر الإشارة إلى أن كلا من إسرائيل والولايات المتحدة ليست أطرافاً في الاتفاقية.
٤٢. المقصود بها الوسائل السلمية الواردة في المادة ٣٣ من الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة مثل المفاوضات أو التحقيق أو الوساطة أو التوفيق أو التحكيم أو التسوية القضائية. أما وسائل القمع فقد تم النص عليها في الفصل السابع من الميثاق. انظر في ذلك، ميثاق الأمم المتحدة والنظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية. كلية الحقوق، جامعة الزقازيق. ١٩٩١، ص ٣٠ - ٤٢.
٤٣. سلطان، مرجع سابق، ص ٤٥٠.
٤٤. معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية، ٢٦ مارس ١٩٧٩، على الرابط الآتي:  
<http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign%20Relations/Israels%20Foreign1947/1977.1979/251%20Treaty%20of%20Peace%20between%20Israel%20and%20Egypt%20Memor>
٤٥. إبراهيم، حسنين توفيق. مثلث العلاقات المصرية التركية الإيرانية، المحددات والمسارات والآفاق. ١٩٩٩. مركز الحضارة للدراسات الإنسانية، ص ٣٦٣ - ٤١٠.
٤٦. حلمي، مرجع سابق، ص ١٦٦.
٤٧. المصدر نفسه، ص ١٦٦.
٤٨. يذكر أن إسرائيل من الدول التي رفضت التوقيع على هذه الاتفاقية، كما أن الولايات المتحدة وقعت الاتفاقية، إلا أنها لم تصدق عليها.

٤٩. الاتفاقية العامة لقانون البحار، ١٠ ديسمبر ١٩٨٢، على الرابط الآتي:  
[www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)

٥٠. قامت مصر بالتصديق على هذه الاتفاقية في ٢٦ أغسطس ١٩٨٣.

٥١. حلمي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠٠.

٥٢. اتفاقية هاي بونسيوت، ١٨ نوفمبر ١٩٠١، على الرابط الآتي:  
[http://avalon.law.yale.edu/20th\\_century/pan001.asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/pan001.asp)

وتجدر الإشارة إلي أن أحكام هذه الاتفاقية تمت صياغتها على غرار معاهدة القسطنطينية، باعتبار الأخيرة هي المعاهدة الأم التي نظمت لأول مرة أحكاما للمرور في القنوات الدولية.

يذكر أن اتفاقيتين إضافيتين تم توقيعهما بين الولايات المتحدة الأمريكية وبنما في ٧ سبتمبر من عام ١٩٧٧ بخصوص القناة وهما Torrijos- Carter Treaties، الأولى تتعلق بحياد القناة وتسمى Neutrality Treaty والثانية تتعلق بسيادة بنما على القناة وتسمى Panama Canal Treaty.

٥٣. حلمي، مرجع سابق، ص ٢٠١.

٥٤. الغنيمي، مرجع سابق، ص ٧٥٥.



## المصادر المراجع:

### أولاً- الكتب:

١. إبراهيم، حسنين توفيق. مثلث العلاقات المصرية التركية الإيرانية، المحددات والمسارات والآفاق. ١٩٩٩. مركز الحضارة للدراسات الإنسانية.
٢. برج، محمد عبد الرحمن. ١٩٦٩. قناة السويس في ١٠٠ عام. القاهرة: مطابع دار المعارف، مصر.
٣. جاد، محسن على. معاهدات السلام، دراسة تأصيلية تطبيقية على ضوء قواعد القانون الدولي. ٢٠٠٦. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب.
٤. سلطان، حامد، وآخرون. ١٩٧٧. القانون الدولي العام. ط ١. القاهرة: دار النهضة العربية.
٥. الغنيمي، محمد طلعت. الوسيط في قانون السلام. ١٩٨٢. الإسكندرية: منشأة المعارف.
٦. كيرلس، جورج حليم. ١٩٧٥. قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية. القاهرة: مطابع دار المعارف بمصر.

### ثانياً- الأبحاث المنشورة على المواقع الالكترونية:

١. Israeli Warships Sail Through Suez Canal على الرابط الآتي:  
<http://www.israelnationalnews.com/News/News.aspx/132399>
٢. Israeli Warships in Suez Canal a Signal to Iran على الرابط الآتي:  
<http://www.foxnews.com/story/0,2933,532963,00.html>
٣. Israeli Navy in Suez Canal Prepares for Potential Attack on Iran على الرابط الآتي:  
[http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/middle\\_east/article6715412.ece](http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/middle_east/article6715412.ece)
٤. Egyptian Foreign Minister Confirms Israeli Warship Crossing Suez Canal على الرابط الآتي:  
<http://www.armybase.us/2009/07/egyptian-fm-confirms-israeli-warship-crossing-s>

## ثالثاً. الاتفاقيات والمعاهدات:

١. اتفاقية الوفاق الودي في ٨ أبريل ١٩٠٤، على الرابط الآتي:  
[http:// wwi. lib. byu. edu/ index. php/ The\\_Entente\\_Cordiale\\_Between\\_The\\_United\\_Kingdom\\_and\\_France](http://wwi.lib.byu.edu/index.php/The_Entente_Cordiale_Between_The_United_Kingdom_and_France)
٢. اتفاقية فرساي، ٢٨ يونيو ١٩١٩، على الرابط الآتي:  
[http:// avalon. law. yale. edu/ subject\\_menus/ versailles\\_menu. asp](http://avalon.law.yale.edu/subject_menus/versailles_menu.asp)
٣. معاهدة سان جرمان، ١٠ سبتمبر ١٩١٩، على الرابط الآتي:  
[http:// www. austlii. edu. au/ au/ other/ dfat/ treaties/ 1920/ 3. html](http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1920/3.html)
٤. معاهدة تريانون، ٤ يونيو، ١٩٢٠، على الرابط الآتي:  
[http:// www. gwpda. org/ versa/ tri5. htm](http://www.gwpda.org/versa/tri5.htm)
٥. معاهدة لوزان، ٢٤ يوليو ١٩٢٣، على الرابط الآتي:  
[http:// www. gwpda. org/ 1918p/ lausanne. html](http://www.gwpda.org/1918p/lausanne.html)
٦. معاهدة لندن، ٢٦ أغسطس ١٩٣٦، على الرابط الآتي:  
[http:// www. fco. gov. uk/ resources/ pdf/ treaties/ TS1/ 1937/ 6](http://www.fco.gov.uk/resources/pdf/treaties/TS1/1937/6)
٧. معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية، ٢٦ مارس ١٩٧٩، على الرابط الآتي:  
[http:// www. mfa. gov. il/ MFA/ Foreign%20Relations/ Israels%20For-  
eign1947/ 1977. 1979/ 251%20Treaty%20of%20Peace%20between%20  
Israel%20and%20Egypt%20Memor](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign%20Relations/Israels%20Foreign1947/1977.1979/251%20Treaty%20of%20Peace%20between%20Israel%20and%20Egypt%20Memor)
٨. اتفاقية هاي بونسيفوت، ١٨ نوفمبر ١٩٠١، على الرابط الآتي:  
[http:// avalon. law. yale. edu/ 20th\\_century/ pan001. asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/pan001.asp)
٩. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على الرابط الآتي:  
[http:// www. un. org/ Depts/ los/ convention\\_agreements/ texts/ unclos/  
unclos\\_a. pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf)
١٠. المرسوم رقم ٣٦، ٨ أبريل من عام ١٩٥٠، على الرابط الآتي:  
[http:// www. mfa. gov. il/ MFA/ Foreign+Relations/ Israels+Foreign+Relation  
s+since+1947/ 1947- 1974/ 1+Egyptian+Decree+Regarding+Navigation+in  
+the+Suez. htm](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/1+Egyptian+Decree+Regarding+Navigation+in+the+Suez.htm)

١١. نص مداخلة المندوب البريطاني Sir Gladwyn Jebb، والمندوب الأمريكي Mr. Warren R. Austin، على الرابط الآتي:

[http:// www. mfa. gov. il/ MFA/ Foreign+Relations/ Israels+Foreign+Relation  
s+since+1947/ 1947- 1974/ 4+Statements+by+Representatives+of+the+Ma  
ritime+Po. htm](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/4+Statements+by+Representatives+of+the+Maritime+Po.htm)

١٢. قرار مجلس الأمن رقم S/ 2322 بتاريخ ١ سبتمبر ١٩٥١، على الرابط الآتي:

[http:// www. mfa. gov. il/ MFA/ Foreign+Relations/ Israels+Foreign+Relation  
s+since+1947/ 1947- 1974/ 5+Freedom+of+Passage+in+the+Suez+Canal-  
+Security+C. htm](http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+Relations/Israels+Foreign+Relations+since+1947/1947-1974/5+Freedom+of+Passage+in+the+Suez+Canal+Security+C.htm)