

تيران مضيقتاً للملاحة الدولية، تحول الى نجاح اكبر، في اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة الصادرة العام ١٩٥٨. والواقع، ان المساومات والمجادلات التي شهدتها مؤتمر الامم المتحدة الاول لقانون البحار تكشف، بجلاء، ليس فقط ضراوة الضغوط التي مارستها اسرائيل وحلفاؤها (خاصة الولايات المتحدة الاميركية وبريطانيا)، وانما، ايضاً، تهافت الموقف العربي وتفككه ازاء تلك الضغوط. فوفقاً لمشروع لجنة القانون الدولي سنة ١٩٥٦، فيما يتعلق بالمضايق، كانت المادة ١٧٢ فقرة ٤ تنص على ما يلي: «يجب الا يمنع المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق التي تستعمل عادة للملاحة الدولية بين قسامين من أعالي البحار»^(١١)؛ أي ان المشروع تحدث عن حق «المرور البريء» في المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار فقط. ولكن الضغوط الاسرائيلية والاميركية تواصلت بعنف في اجتماعات المؤتمر الاول لقانون البحار، ونجحت، في النهاية، في ان تقر حق المرور البريء، ليس فقط في المضائق التي تصل بين بحر عال وبحر عال آخر، وانما التي تصل بين بحر عال وبحر اقليمي لدولة اجنبية ايضاً. وبناء على ذلك، جاءت المادة ١٦ في فقرتها الرابعة من اتفاقية جنيف العام ١٩٥٨ لتقرر انه «يجب عدم ايقاف المرور البريء للسفن الاجنبية في المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي او البحر الاقليمي لدولة اجنبية»^(١٢). ويجدر الذكر، هنا، ان المندوب المصري في مؤتمر العام ١٩٥٨ طالب باجراء التصويت المنفرد على تلك الفقرة الرابعة، ولكن المؤتمر رفض ذلك المطلب باغلبية ٣٤ صوتاً ومعارضة ٣٢ صوتاً وامتناع ستة عن التصويت^(١٣). وبذلك، استطاعت اسرائيل ان تسقط المعيارين السابقين المتعارف عليهما لاعتبار المضيق مفتوحاً للملاحة الدولية، أي: الوصل بين بحرين عالين والسماح للملاحة الدولية؛ وخضعت المضائق الواصلة بين بحر عال وبحر اقليمي لمبدأ المرور البريء، مثلها مثل المضائق الواصلة بين جزئين من اعالي البحار.

على ان اعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار، والتي بدأت منذ العام ١٩٧٣، شهدت تصاعد الجهد الاسرائيلي درجة أعلى (بالتوافق مع كثير من الدول المتقدمة) بالسعي لاقرار مبدأ «المرور الحر»، وليس فقط المرور البريء، في المضائق المفتوحة للملاحة الدولية، وان استخدم تعبير «المرور العابر» بدلاً من تعبير «المرور الحر». وخلال اجتماعات اللجنة الثانية المنبثقة عن الدورة الثالثة لمؤتمر قانون البحار الثالث التي عقدت في جنيف العام ١٩٧٥، طالب المندوب الاسرائيلي بأن يسري النظام القانوني لحرية المرور العابر على المضائق جميعها، بما فيها تلك التي تصل بين جزء من اعالي البحار وبين بحر اقليمي لدولة اخرى. وكان الرد عليه هو ان المضائق جميعها لا يمكن ان يحكمها نظام قانوني واحد، وان الملامح القانونية لأي نظام انما تتحدد في ضوء المصالح الغالبة في المنطقة البحرية، وانه لما كانت مصالح الجماعة الدولية تتركز على المضائق التي تصل بين جزئين من اعالي البحار، ولا تظهر قوة هذه المصالح بالقدر ذاته في المضائق التي تصل بين جزء من اعالي البحار والبحر الاقليمي لدولة اخرى، فان مبدأ التكافؤ في المعاملة لا يمكن ان ينطبق^(١٤).

ولقد انتهى الامر الى ان اقر مشروع النص الموحد غير الرسمي للقانون في جنيف نظاماً مزدوجاً للمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، اي نظام المرور العابر، بالنسبة الى المضائق التي تصل بين رقعة من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة وبين رقعة اخرى من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة، ونظام المرور البريء، بالنسبة الى المضائق التي تصل بين رقعة من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الاقليمي لدولة اجنبية، وهو ما ينطبق على مضيق تيران (فضلاً عن المضائق المستبعدة من نطاق تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة ١ من