دور الأمم المتحدة في تحييد الموانئ البحرية

أ.د. طيبة جواد حمد المختار

كلية القانون/ جامعة بابل

Email : law.teba.jawad@uobabylon.edu.iq

الملخص

تعد الموانئ البحرية في أية دولة صلة الاتصال التي تمكنها من التواصل مع غيرها لتكون أداتها التجارية العالمية إن كان في مسائلة الاستيراد أو التصدير ، لذلك تنعم الدولة بكثير من الرفاهية في حالة السلم فازدهار حركتها التجارية عبر تلك الموانئ دليل صحة اقتصادها وضمان لحياة الاقتصاد في غيرها، أما في حالة النزاع المسلح أيا كان وصفه نزاعا مسلحا دوليا أو غير دولي فأن تأمين حركة التجارة فيها بل أن تأمين سلامتها يعد من أكثر المسائل أهمية وخطورة خاصة إن كانت تلك الموانئ عصب الحياة لا لدولة الميناء نفسه بل للدول الأخرى التي ترتكز على استمرار نشاط تلك الموانئ لتأمين احتياجاتها على كافة المستويات .

ومن هنا يبرز الدور المهم للقانون الدولي في تأمين سلامة الموانئ البحرية والحركة التجارية فيها وهو ما تمت الإشارة إليه في عدد من الاتفاقيات الدولية الضامنة لتحقيق تلك الأهداف .

ولكن ماذا لو كانت دولة الميناء هي الدولة التي تعاش على غلتها الزراعية أكثر من ثلثي دول العالم ، خاصة إن كانت تلك الدولة في حالة نزاع مسلح مع أخرى، مما يترتب عليه نقص في جهودها في الاستمرار لدعم زراعة المحاصيل المطلوبة لضمان الأمن الغذائي لسكان العالم أو لضياع المساحات الزراعية بسبب الهجمات العسكرية أو الحرائق أو أن تكون قد تم السيطرة عليها من الخصم ، أو أن يفرض الحصار على موانئها البحرية بهدف منعها من الحصول عبر تلك الموانئ على أية مساعدات عسكرية من دول أخرى في الوقت الذي تعتبر فيه تلك الموانئ هي المخزن والمستودع الكبير جدا للغلة التي يراد تصديرها .وربما يكون من الصعوبة جدا إقتناع دولة الخصم بعدم عسكرة تلك الموانئ من قبل دولة الغلة ليكون ذلك كفيلا بعدم استهدافها عسكريا تحت اية ذريعة كانت .

الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية ، الأمم المتحدة ، التحييد ، مبادرة ، الغلة ، النزاع المسلح.

The Role of the United Nations in Neutralizing Seaports

Prof. Dr. Teiba Jawad Hamad Al-Mukhtar
College of Law / University of Babylon
Email : law.teba.jawad@uobabylon.edu.iq

Abstract

The seaports in any country are the link that enables it to communicate with others to be its global commercial tool, whether in the matter of import or export, so the country enjoys a lot of luxury in the state of peace, and the prosperity of its commercial movement through those ports is evidence of the health of its economy and a guarantee for the life of the economy in others. In the case of armed conflict, whatever its description as an international or non-international armed conflict, securing the movement of trade in it, rather securing its safety is one of the most important and dangerous issues, especially if those ports are the backbone of life, not for the port state itself, but for other countries that depend on the continuation of the activity of those ports. To secure its needs at all levels.

Hence the important role of international law in securing the safety of seaports and commercial traffic in them, which has been referred to in a number of international agreements guaranteeing the achievement of these goals.

But what if the port state is the country that more than two-thirds of the world's countries live on from its agricultural yield, especially if that country is in a state of armed conflict with another, which results in a lack of its efforts to continue to support the cultivation of crops required to ensure food security for the world's population or loss Agricultural areas due to military attacks or fires, or to have been controlled by the enemy, or to impose a blockade on its seaports with the aim of preventing it from obtaining through those ports any military aid from other countries at a time when those ports are considered the very large storehouse and warehouse For the crops that are to be exported. It may be very difficult to convince the adversary country not to militarize those ports by the yielding country, so that this would ensure that they are not targeted militarily under any pretext.

Keywords: Seaports, United Nations, Neutralization, initiative, Yield, Armed Conflict.

المقدمة

لا يخفى على جميع المختصين في علوم القانون والاقتصاد ومعايير الإنسانية أن الرابط ما بين الذي يجمع بينها أن الإنسانية لا تستقيم لها الحياة بدون نتاجات الاقتصاد وإذا كان هذا الأقتصاد مما يرتبط بعمليات الأستيراد والتصدير وعلى المستوى الدولي لأهم البضائع في استمرار الحفاظ على الحياة ودوام أحد أهم مقوماتها وهو الأمن الغذائي فما لا يشك فيه ان ذلك دافعا مهما ليكون القانون الناظم لتلك العلاقة الرابطة ، ولكن عندما يكون التخوف على مقدرات استمرار الحياة أكبر في تحدياتها من القانون أيا كان وطنيا أو دوليا فلابد على أهم الفاعلين الدوليين من غير الدول النهوض بدور التدخل والحماية لضمان استقرار أحوال المجتمع الدول وحماية أمنه الغذائي

أهمية البحث

سارت أغلب مراحل التجارة الدولية عقب الحرب العالمية الثانية وحتى بعد انتهاء الحرب البادرة مسيرة ثابتة في إنماء العلاقات التجارية وتعزيز الاحتياجات للمجتمعات الوطنية على مختلف الصعد والمستويات أيا كانت البضائع الموردة والمستورة ، وبدون قلق يذكر في هذا الشأن ، ولكن وفجأة أستفاق العالم على صدمة قيام الحرب الروسية ضد أوكرانيا لأسبابها التي لا نود الخوض فيها بقدر ما يهمنا أن في أصل موضوع بحثنا ،إذ تعرضت سلسلة إمدادات الغذاء العالمية من الموانئ البحرية تحديدا الأوكرانية فجأة للتوقف مما قد يعرض لخطر إنعدام الأمن الغذائي في أهم مفرداته (غلة القمح والشعير) والتي تتأتى من دولة أوكرانيا بأعلى نسب تحقيق الأمن الغذائي للعالم برمته نتيجة تداعيات الحرب الروسية وحصار بعض تلك الموانئ أو احتمالية تعرضها للهجوم العسكري.

إشكالية البحث

من أوجه الإشكالية المتعلقة بهذا الموضوع ما يأتي :

١- لا يوجد بديل جاهز لتوفير الغلة المطلوبة لتحقيق الأمن الغذائي فيما لو عرقلت حركة الموانئ البحرية أو أستمرت عملية الحصار أو الاستهداف العسكري.

٢- أغلب التعاقدات الدولية وبكميات محددة وفقا لجداول زمنية متتابعة لدول ولمنظمات دولية لا يمكن الوفاء بها في زمن قياسي وللجميع لأنها تشكل احتياجات ملحة لا تحتمل الانتظار.

٣- أن قيام الحروب بين دولتين لا يمكن أن يكون وفقا للحرب الروسية على أوكرانيا سببا في معاناة شعوب العالم من خلال نقص الغذاء فالحرب بين دولتين ولكن أن كان هذا الحال فكأنها تمثل من حيث آثارها حربا عالمية ثالثة .

٤- صعود غير مسبوق لأسعار المتوفر من الغلة والذي يمكن الحصول عليه مصادر دولية أخرى ولكن بكميات أقل إضافة إلى التزاحم والتنافس .

٥- أستمرار تعريض الموانئ البحرية الأوكرانية أو حتى غيرها ممن يعتمد عليها العالم في احتياجاته الإنسانية لأي خطر كان ، لابد أن تتم معالجته دوليا من الناحية القانونية بدل الاكتفاء بالنصوص التي لم تتعرض لمثل هكذا حالة .

٦- التحرك الدولي لتأمين استمرار نشاط الموانئ البحرية في مثل هذه الحالات لامس الخطورة الحقيقية والمعاناة الفعلية لملايين من البشر ممن يتضورون جوعا قبل الحرب الروسية – الأوكرانية أصلا ، وهو تحرك أتسم بالتباطؤ نوعا ما .

منهج البحث

سنحاول من خلال هذا البحث الأستعانة بالمنهج الإستقرائي والتحليلي لدراسة قانونية متكاملة .

خطة البحث

سنعتمد لتقديم دراستنا تقسيمها على مبحثين ، وسنتطرق من خلال المبحث الأول للتعريف الاتفاقي والقانوني بالموانئ البحرية ، فيما سنهتم في المبحث الثاني على بيان تدخل الأمم المتحدة لتعزيز حماية الموانئ البحرية بالتحييد وفقا لقواعد القانون الدولي العام والمتطلبات الانسانية .

المبحث الأول/ التعريف بالموانئ البحرية

من أبواب استهلال البيان لأية دراسة تقدم في المجال القانوني باب التعريف بجوهر وأساس المعنيان بالدراسة وهو أن الموانئ البحرية التي تعد شريان الحياة للدول التي تقع على أراضيها بل أن بعضها يحتفي بتلك الموانئ فيحولها إلى مدن بكل ما تحمله الكلمة من معنى لأن تلك الموانئ تفتح من غير أبواب التجارة أبوابا للسياحة وتبادل الثقافات والتعاون وتقديم المساعدات وتوطيد العلاقات الإنسانية والدبلوماسية على مستوى الدول ، لذلك يلاحظ أن بعض تلك الموانئ والمدن التي تحتضنها أكثر نماء وتطورا حتى من عواصم بعض الدول .

وبالنظر لتلك الأهمية سنتابع تعريف الموانئ البحرية في مطلبين ليكون المطلب الأول من خلال التعريف الاتفاقي ، فيما سيكون المطلب الثاني للتعريف الفقهي والقانوني .

المطلب الأول / التعريف الاتفاقي

يعرف الميناء البحري بأنه عبارة عن (منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن) [١].

قدمت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية والمعقودة عام ١٩٢٣ تعريفا للموانئ البحرية بأنها "التي تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية "

فيما عرفتها المادة (١١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بأنها " تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي ..."

فالدولة الساحلية تفتح موانيها للسفن التجارية الأجنبية لتفريغ البضائع ولنقل الركاب من وإلى السفن[٢]. وما بين الأنشطة التي تمارس في الموانئ البحرية على بساطة ما كان معروفا من تلك الأنشطة وحداثة ما أصبحت عليه ، تعد الموانئ في الوقت الحالي بما تقدمه من أنشطة تجارية متقدمة ابتكارا عالميا في مجال التسهيلات الاقتصادية والإنسانية الأكثر أهمية في الحياة الواقعية للمجتمع الدولي .وما بين دراسات القانون الدولي وعقود من تطور قانون الاتحاد الأوروبي ، ظلت الموانئ البحرية عالقة في طي النسيان .من منظور قانون البحار، إذ يرى البعض أنها تنتمي إلى اليابسة ، وهو نهج غالبًا ما ينعكس بوضوح في التشريعات البحرية الوطنية .فيما لا تركز الفروع الأخرى للقانون الدولي على الموانئ البحرية ، لأنها تعتبرها ملكًا للبحر[٣].

أما في أوقات النزاعات المسلحة فلا يخفى مجمل الإشارات التي أوردتها اتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٤٩ وبروتوكوليها الأضافيين لعام ١٩٧٧ المحلقين بالاتفاقيات من نصوص قانونية ذكرت الموانئ البحرية مرة باعتبارها مرتبطة بالمستشفيات الميدانية ومرة لكونها من الأعيان المدنية وهكذا.

المطلب الثاني / التعريف الفقهي والقانوني

يعرف الميناء البحري بصورة عامة بأنه (الميناء البحري هو نظام متعدد الأبعاد يجمع بين الوظيفة الاقتصادية ونظام البنية التحتية والمساحة الجغرافية والتجارة .بالإضافة إلى ذلك ، يُدار الميناء البحري بموجب مفهوم قانوني معقد ويُدار من خلال نموذج تنظيمي يولد في الغالب الحاجة إلى التقارب بين القطاعين العام والخاص)[٤] .

يعرف بول توريت الميناء ، بمفهومه التقليدي بالإضافة إلى المعنى الاصطلاحي ، بأنه المنفذ الذي يتعامل مع جميع أنواع السفن والبضائع [٥].

وحسب الخبير الاقتصادي أما الخبير الاقتصادي باوشيت ، يُعرَّف الميناء بأنه "المكان الذي تحتمي فيه السفن ، وأيضًا المكان الذي تمر فيه البضائع ، او حتى حيث يتم تحويلها فيه البضائع، أو حتى حيث يتم تحويلها"[٦].

وتميل أغلب الدول في تشريعاتها الوطنية لإضفاء خصائص وأنشطة ووظائف متعددة تجري ممارستها وفقا لمعايير وضوابط محددة وقيود وهذا هو حال أغلب دول الإتحاد الأوروبي. فيما عرفتها القوانين العربية ومنها القانون العراقي الموانئ البحرية في الفقرة (٤) من المادة (١) بأنها " الميناء – المنطقة التي تاوي اليها او تتردد عليها السفن البحرية والمراكب اعتياديا لشحن البضائع"[٧] او تفريغها او صعود الاشخاص او نزولهم واجراء المعاملات الرسمية الخاصة بذلك فيما عرف

القانون اليمني الموانئ البحرية في المادة (٢) بأنها " أي من الموانئ البحرية التجارية التابعة لإحدى سلطات الموانئ المختصة أو ما قد ينشأ منها مستقبلا و لا ينطبق هذا التعريف على الموانئ البحرية المتخصصة"[٨].

المبحث الثاني /تدخل الأمم المتحدة في تعزيز الحماية للمواني‌ء البحرية بالتحييد

للأمم المتحدة أدوار متعددة في حياة المجتمع الدولي وهي تمارسها وفقا لما جاء في ميثاقها ، إذ لا يمكن لأية منظمة دولية حتى لو كانت بحجم الأمم المتحدة كمنظمة دولية عالمية أن تمارس ما يتعارض مع أغراض الميثاق أو أن يكون بعيدا عن التخصصات الواردة فيه .

مما يجعلنا نتسائل هل لهذه المنظمة أن تتدخل بالطريقة التي تستجمع فيها عدة أهداف لتعمل على تحقيقها ، وهل لها أن تحقق أهدافها الإنسانية بالاتفاق مع الدول التي تستخدم بحقها ذات المنظمة سلطتها في فرض العقوبات .

والأدق أن يكون التساؤل هل يمكن للأمم المتحدة أن تفرض أو أن تتفق على فرض أوضاع دولية كوضع التحييد لمناطق أو أقاليم معينة من دولة تعاصر نزاعا مسلحا دوليا ، على تعد تلك المناطق أو الأقاليم مهمة عالمية لسبب إنساني وتجعله وضعا مقيدا للدولة الطرف الثاني في النزاع ، وهل لها أن تقبل المساومة أو التماثل من ذلك الطرف .

كل هذا سيدخل على دراستنا ولكن من خلال المطلبين المتمثلين بالمطلب الأول وسنتولى فيه دراسة التدخل المنظمة وفقا لقواعد القانون الدولي العام ، فيما سنعقد المطلب الثاني لبيان تدخل المنظمة وفقا للمتطلبات الإنسانية.

المطلب الأول / تدخل المنظمة وفقا لقواعد القانون الدولي العام

بداية لابد من التأكيد على أن الأمم المتحدة لا تتدخل في الأوضاع الداخلية للدول وذلك وفقا لما ورد في ميثاقها من أن " ليس في هذا الميثاق ما يسوغ "للأمم المتحدة " أن تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما، وليس فيه ما يقتضي الأعضاء أن يعرضوا مثل هذه المسائل لأن تحل بحكم هذا الميثاق، على أن هذا المبدأ لا يخل بتطبيق تدابير القمع الواردة في الفصل السابع"[٩].

ولكنها ووفقا لأغراض التخصص تتدخل في بعض الأوضاع الدولية بحسب ما أشار إليه ميثاقها كحالات إقرار السلم والأمن الدوليين أو حفظهما ، وهذا ما هو مثبت في الميثاق تحديدا الفصل السادس والسابع ، وبصورة أكثر تحديدا عندما أشار ميثاقها " ١-يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق

المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، أو أن يلجأوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها.

٢-ويدعو مجلس الأمن أطراف النزاع إلى أن يسووا ما بينهم من النزاع بتلك الطرق إذا رأى ضرورة ذلك ".[١٠] ، كما وأن لـ" لمجلس الأمن أن يفحص أي نزاع أو أي موقف قد يؤدي إلى احتكاك دولي أو قد يثير نزاعا لكي يقرر ما إذا كان استمرار هذا النزاع أو الموقف من شأنه أن يعرض للخطر حفظ السلم والأمن الدولي" [١١]. وورد كذلك لـ"١- لكل عضو من "الأمم المتحدة" أن ينبه مجلس الأمن أو الجمعية العامة إلى أي نزاع أو موقف من النوع المشار إليه في المادة الرابعة والثلاثين.

٢-لكل دولة ليست عضوا في "الأمم المتحدة" أن تنبه مجلس الأمن أو الجمعية العامة إلى أي نزاع تكون طرفا فيه إذا كانت تقبل مقدما في خصوص هذا النزاع التزامات الحل السلمي المنصوص عليها في هذا الميثاق.

٣- تجرى أحكام المادتين ١١ و ١٢ على الطريقة التي تعالج بها الجمعية العامة المسائل التي تنبه إليها وفقا لهذه المادة" [١٢]..

ونص كذلك على "١-لمجلس الأمن في أية مرحلة من مراحل نزاع من النوع المشار إليه في المادة ٣٣ أو موقف شبيه به أن يوصي بما يراه ملائما من الإجراءات وطرق التسوية.

٢-على مجلس الأمن أن يراعي ما اتخذه المتنازعون من إجراءات سابقة لحل النزاع القائم بينهم.

٣-على مجلس الأمن وهو يقدم توصياته وفقا لهذه المادة أن يراعي أيضا أن المنازعات القانونية يجب على أطراف النزاع -بصفة عامة- أن يعرضوها على محكمة العدل الدولية وفقا لأحكام النظام الأساسي لهذه المحكمة" [١٣]. كما ونص على " ١-إذا أخفقت الدول التي يقوم بينها نزاع من النوع المشار إليه في المادة ٣٣ في حله بالوسائل المبينة في تلك المادة وجب عليها أن تعرضه على مجلس الأمن.

٢- إذا رأى مجلس الأمن أن استمرار هذا النزاع من شأنه في الواقع، أن يعرض للخطر حفظ السلم والأمن الدولي قرر ما إذا كان يقوم بعمل وفقا للمادة ٣٦ أو يوصي بما يراه ملائما من شروط حل النزاع" [١٤].

فيما جاء في الميثاق أيضا بأن" لمجلس الأمن -إذا طلب إليه جميع المتنازعين ذلك- أن يقدم إليهم توصياته بقصد حل النزاع حلا سلميا، وذلك بدون إخلال بأحكام المواد من ٣٣ إلى ٣٧"[١٥].

على أن من يلاحظ الصياغات القانونية للمواد أعلاه يستنتج بأن الأمم المتحدة تفعل دورها هذا في حالات النزاعات التي لا تهدد السلم والمن الدوليين تهديدا خطيرا ولكنها وفي دورٍ آخر تذهب

إلى خيارات متعددة في حالة أن النزاع هو فعليا مما يهدد السلم والأمن الدوليين وكما سنحاول بيانه من الصياغات القانونية الاتية والوارد في الفصل السابع من الميثاق :

"يقرر مجلس الأمن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو إخلال به أو كان ما وقع عملا من أعمال العدوان، ويقدم في ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقا لأحكام المادتين ٤١ و ٤٢ لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه" (١٦).

وأنه "منعا لتفاقم الموقف، لمجلس الأمن، قبل أن يقدم توصياته أو يتخذ التدابير المنصوص عليها في المادة ٣٩، أن يدعو المتنازعين للأخذ بما يراه ضروريا أو مستحسنا من تدابير مؤقتة، ولا تخل هذه التدابير المؤقتة بحقوق المتنازعين ومطالبهم أو بمركزهم، وعلى مجلس الأمن أن يحسب لعدم أخذ المتنازعين بهذه التدابير المؤقتة حسابه" (١٧)..

كما أن "لمجلس الأمن أن يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير التي لا تتطلب استخدام القوات المسلحة لتنفيذ قراراته، وله أن يطلب إلى أعضاء "الأمم المتحدة" تطبيق هذه التدابير، ويجوز أن يكون من بينها وقف الصلات الاقتصادية والمواصلات الحديدية والبحرية والجوية والبريدية والبرقية واللاسلكية وغيرها من وسائل المواصلات وقفا جزئيا أو كليا وقطع العلاقات الدبلوماسية " (١٨)..

ونص على "إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها في المادة ٤١ لا تفي بالغرض أو ثبت أنها لم تف به، جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية والبرية من الأعمال ما يلزم لحفظ السلم والأمن الدولي أو لإعادته إلى نصابه. ويجوز أن تتناول هذه الأعمال المظاهرات والحصر والعمليات الأخرى بطريق القوات الجوية أو البحرية أو البرية التابعة لأعضاء "الأمم المتحدة "(١٩) .

وعلى أن "١-يتعهد جميع أعضاء "الأمم المتحدة" في سبيل المساهمة في حفظ السلم والأمن الدولي، أن يضعوا تحت تصرف مجلس الأمن بناء على طلبه وطبقا لاتفاق أو اتفاقات خاصة ما يلزم من القوات المسلحة والمساعدات والتسهيلات الضرورية لحفظ السلم والأمن الدولي ومن ذلك حق المرور

٢-يجب أن يحدد ذلك الاتفاق أو تلك الاتفاقات عدد هذه القوات وأنواعها ومدى استعدادها وأماكنها عموما ونوع التسهيلات والمساعدات التي تقدم.

٣-تجرى المفاوضة في الاتفاق أو الاتفاقات المذكورة بأسرع ما يمكن بناء على طلب مجلس الأمن، وتبرم بين مجلس الأمن وبين أعضاء "الأمم المتحدة" أو بينه وبين مجموعات من أعضاء "الأمم المتحدة"، وتصدق عليها الدول الموقعة وفق مقتضيات أوضاعها الدستورية " (٢٠)..

"إذا قرر مجلس الأمن استخدام القوة، فإنه قبل أن يطلب من عضو غير ممثل فيه تقديم القوات المسلحة وفاء بالالتزامات المنصوص عليها في المادة ٤٣، ينبغي له أن يدعو هذا العضو

إلى أن يشترك إذا شاء في القرارات التي يصدرها فيما يختص باستخدام وحدات من قوات هذا العضو المسلحة"[٢١] .

"رغبة في تمكين الأمم المتحدة من اتخاذ التدابير الحربية العاجلة يكون لدى الأعضاء وحدات جوية أهلية يمكن استخدامها فورا لأعمال القمع الدولية المشتركة. ويحدد مجلس الأمن قوى هذه الوحدات ومدى استعدادها والخطط لأعمالها المشتركة، وذلك بمساعدة لجنة أركان الحرب وفي الحدود الواردة في الاتفاق أو الاتفاقات الخاصة المشار إليها في المادة ٤٣" [٢٢] ..

"الخطط اللازمة لاستخدام القوة المسلحة يضعها مجلس الأمن بمساعدة لجنة أركان الحرب"[٢٣] .

١- تشكل لجنة من أركان الحرب تكون مهمتها أن تسدي المشورة والمعونة إلى مجلس الأمن وتعاونه في جميع المسائل المتصلة بما يلزمه من حاجات حربية لحفظ السلم والأمن الدولي ولاستخدام القوات الموضوعة تحت تصرفه وقيادتها ولتنظيم التسليح ونزع السلاح بالقدر المستطاع.

٢- تشكل لجنة أركان الحرب من رؤساء أركان حرب الأعضاء الدائمين في مجلس الأمن أو من يقوم مقامهم، وعلى اللجنة أن تدعو أي عضو في "الأمم المتحدة" من الأعضاء غير الممثلين فيها بصفة دائمة للاشتراك في عملها إذا اقتضى حسن قيام اللجنة بمسؤولياتها أن يساهم هذا العضو في عملها.

٣- لجنة أركان الحرب مسؤولة تحت إشراف مجلس الأمن عن التوجيه الاستراتيجي لأية قوات مسلحة موضوعة تحت تصرف المجلس. أما المسائل المرتبطة بقيادة هذه القوات فستبحث فيما بعد.

٤-للجنة أركان الحرب أن تنشئ لجانا فرعية إقليمية إذا خولها ذلك مجلس الأمن وبعد التشاور مع الوكالات الإقليمية صاحبة الشأن " [٢٤]..

"١- الأعمال اللازمة لتنفيذ قرارات مجلس الأمن لحفظ السلم والأمن الدولي يقوم بها جميع أعضاء "الأمم المتحدة" أو بعض هؤلاء الأعضاء وذلك حسبما يقرره المجلس.

٢- يقوم أعضاء "الأمم المتحدة" بتنفيذ القرارات المتقدمة مباشرة وبطريق العمل في الوكالات الدولية المتخصصة التي يكونون أعضاء فيها" [٢٥]..

[٢٦]."يتضافر أعضاء "الأمم المتحدة" على تقديم المعونة المتبادلة لتنفيذ التدابير التي قررها مجلس الأمن"

"إذا اتخذ مجلس الأمن ضد أية دولة تدابير منع أو قمع فإن لكل دولة أخرى -سواء أكانت من أعضاء "الأمم المتحدة" أم لم تكن- تواجه مشاكل اقتصادية خاصة تنشأ عن تنفيذ هذه التدابير، الحق في أن تتذاكر مع مجلس الأمن بصدد حل هذه المشاكل" [٢٧]..

وأكد أنه " ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء "الأمم المتحدة" وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، والتدابير التي اتخذها الأعضاء استعمالا لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فورا، ولا تؤثر تلك التدابير بأي حال فيما للمجلس– بمقتضى سلطته ومسؤولياته المستمدة من أحكام هذا الميثاق– من الحق في أن يتخذ في أي وقت ما يرى ضرورة لاتخاذه من الأعمال لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه" [٢٨].

وأخيراً لو افترضنا أن الأمم المتحدة أتخذت كافة هذه الخطوات عن طريق مجلس الأمن ولكنها لم تفلح في نزع فتيل الحرب المحتملة أو أن مجلس الأمن أستخدم فعليا مجموعة التدابير والقرارات الخاصة باستخدام القوة ولكن الامر تطلب مدة زمنية مؤثرة لإيقاف النزاع المسلح وهذا مما قد يكون على حساب الاحتياجات الإنسانية لمعظم سكان العالم . مما يجعل الأمم المتحدة أمام خطوة دبلوماسية لابد منها رغم النزاع المسلح الذي قد يكون موقف الأمم المتحدة حياله هي أنها أما قد فرضت جزاءات ولم تفلح او استخدمت صلاحيات التدخل العسكري ولم تحسم بعد ذلك النزاع .

المطلب الثاني/ تدخل المنظمة وفقا للمتطلبات الإنسانية

توصلنا من الاستعراض المقدم أعلاه إلى أنه لابد من لجوء منظمة الأمم المتحدة عند عدم التمكن من حل النزاع أو إيقافه ، إلى أن تعمل على الجانب الآخر من نزاع الدولتين ، فبخطوة دبلوماسية تتوجه المنظمة إلى فكرة التدخل الآمن ونقصد بذلك ، أنه مع رفض المنظمة لمسائلة عدوان دولة على أخرى وكذلك رفضها استمرار أي نزاع مسلح يهدد السلم والأمن الدوليين وعدم قدرتها على إيقاف أو إنهاء مثل هكذا أوضاع مع خطورة آثار مثل هكذا نزاع ، يكون من الواجب على المنظمة العمل على تخفيف تلك الآثار تحقيقا للمتطلبات الأهم وهي بالدرجة الأولى المتطلبات الإنسانية.
يمكننا القول في هذا الصدد ان للأمم المتحدة عبر محكمة العدل الدولية تقديرا مهما وتمسكا قاطعا بمسائل الاعتبارات والمتطلبات الإنسانية في سابقة قضائية قديمة جدا متمثلة بقضية مضيق كورفو بين ألبانيا وبريطانيا عقب تعرض سفن الخيرة للضرر بسبب الألغام البحرية الألبانية عام ١٩٤٩ والتي حكمت فيها المحكمة بتحمل ألبانيا للمسؤولية الدولية لإعتبارت إنسانية[٢٩] .

وبصدد النزاع المسلح الذي هو جوهر الدراسة لمفاصل هذا البحث بدءً من العنوان ولتداعياته الخطيرة فيما يخص حركة النقل والتجارة الدولية عبر الموانئ البحرية ، شدتنا تداعيات النزاع المسلح بين روسيا واوكرانيا والمتمثلة بتعريض الأمن الغذائي لأغلب سكان العالم للخطر بل والموت جوعا في مناطق الفقر الأعلى نسبة ، إذ بذلت الأمم المتحدة جهودا مهمة في محاولة المحافظة على سلامة

الأمن الغذائي بأستمرار سلاسل الأمداد الغذائي من خلال التعاطي دبلوماسيا مع دولتي النزاع المسلح وخلق المبادرات الدبلوماسية التي تحقق الأهداف المرجوة .

ففي ٢٥ تموز / يوليو ٢٠٢٢ وبمشاركة تركيا والأمم المتحدة تم الأتفاق على ما سميت بـ(مبادرة البحر الأسود) **إذ صرح نائب المتحدث باسم الأمم المتحدة إنه منذ التوقيع على الاتفاق في إسطنبول، ظلت أطراف "مبادرة البحر الأسود" والأمم المتحدة على اتصال متكرر ، وأكدت جميع الأطراف من جديد التزامها بالمبادرة لتتوقع الأمم المتحدة بدء حركة السفن في نقل الحبوب الأوكرانية بعد أيام قليلة من عقد المبادرة(٣٠).**

ولكن وفي ٢٣ تموز/يوليو، تقدم الأمين العام للأمم المتحدة،(أنطونيو غوتيريش) ببيان إدانة، بشكل رافض، للضربات التي تعرض لها ميناء أوديسا. إذ قد وقع الهجوم بعد أقل من ٢٤ ساعة على توقيع اتفاق(مبادرة البحر الأسود) بشأن تصدير الحبوب من الموانئ الأوكرانية.

ومذكرا بأن جميع الأطراف كانت قد قدمت تعهدات واضحة على الساحة العالمية لضمان النقل الآمن للحبوب الأوكرانية، والمنتجات ذات الصلة إلى الأسواق العالمية. هناك حاجة ماسة إلى هذه المنتجات للتصدي لأزمة الغذاء العالمية وتخفيف معاناة ملايين الأشخاص المحتاجين في جميع أنحاء العالم ".التنفيذ الكامل من قبل الاتحاد الروسي وأوكرانيا أمر حتمي"كما وشدد على

وفي إسطنبول، وقّع وزراء روس وأوكرانيون مشيرا إلى أن مبادرة البحر الأسود كانت قد وقعت من قبل وزراء روسيا واوكرانيا لإستئناف صادرات أطنان الحبوب الاوكرانية عبر البحر الأسود مع استمرار وهكذا بدأت حركة سفن نقل الحبوب من الموانئ الاوكرانية بالتحرك تباعا إذ أعطيت ثلاث سفن أخرى الضوء الأخضر لمغادرة موانئ أوكرانيا على البحر الأسود يوم الجمعة، محمّلة بما يزيد قليلا عن ٥٨,٠٠٠ طن من الذرة، في خطوة من شأنها أن ترفع الأمل في نجاح مبادرة للأمم المتحدة تهدف إلى خفض أسعار الأغذية الأساسية وتخفيف الأزمة العالمية (٣١) . وقد سمح مركز التنسيق المشترك الذي يدير مبادرة البحر الأسود بنقل الحبوب عبر الممر الإنساني البحري

ويتمثل دور المركز في تمكين النقل الآمن بواسطة السفن التجارية للحبوب والمواد الغذائية الأخرى والأسمدة من ثلاثة موانئ أوكرانية رئيسية في البحر الأسود إلى بقية أنحاء العالم (٣٢).

الأمر الذي يجعل من الأهمية بمكان أن تعمل المنظمة وإستكمالاً لذلك الدور على توظيف فكرة أهمية مثل هذه الموانيء البحرية في حماية أمن الغذاء العالمي بأن تكثف الجهود لأستخدام فكرة التحييد لحماية تلك الموانيء طالما النزاع المسلح قائم وطالما تتعرض سلاسل امداد الغذاء إلى الخطر، علما أو روسيا هددت في ١٣ نيسان / أبريل الجاري من عام ٢٠٢٣ بإيقاف العمل بالاتفاق تحت عذر عدم تطبيق المماثلة فيما يخص الصادرات الروسية .

الخاتمة

لقد توصلنا من دراستنا لهذا الموضوع للأستناجات والمقترحات الاتية :

أولا: الاستنتاجات

١- مع التسابق الدولي للتمركز العسكري الدفاعي من قبل بعض الدول ضد غيرها (الولايات المتحدة الأمريكية ضد الأتحاد الروسي) جعل البعض الآخر من الدول نتيجة ذلك بين مطرقة ما يقدم من عروض مغرية وسندان التهديد والوعيد، جعلها لا تستطيع أن تقدر جيدا ما هو الأفضل حيال وقوعها في فخ أن تكون ساحة لتصفياتها أو لحروبها بالوكالة .

٢- لم يتم الأخذ بالحسبان من قبل الدول التي دفعت باوكرانيا مثلا لأتخاذ خطوات يراها الاتحاد الروسي مستفزة لأمنه القومي بأن تقبل عضوية أوكرانيا في الاتحاد الأوروبي وبالتالي ان تكون أراضيها قواعد عسكرية لترسانة امريكا وغيرها ، وبأن الصراع لن يكون سهلا أو أن آثاره لن تكون بمستوى ما وصلت إليه.

٣- غالبا ما تكون آثار النزاعات المسلحة ما بين دولتين هي الأشد أثرا عليهما تحديدا ولكن في حرب الحصار والهجمات على الموانئ البحرية المهمة للأمن الغذائي العالمي كما هو بين الاتحاد الروسي واوكرانيا ، اتضح أن آثار ذلك النزاع خيمت على العالم بأسره لما قد يعرض الإنسانية للجوع والموت .

٤- عندما يقال مناطق منزوعة السلاح فهذا مفهوم مشابه لمفهوم التحييد ولكن لكل منهما مفهومه القانوني المتميز .

ثانيا : التوصيات

١- مادام يمكن للأمم المتحدة ان تتدخل لاعتبارات ومتطلبات إنسانية في بعض الأوضاع الدولية يمكن التعويل على دورها الأكبر من ذلك بإقناع المتنازعين فيما يخص حماية الموانئ البحرية المهمة في حياة المجتمع الدولي بعدم تعريضها للخطر وبأن لا تكون من ضمن ساحة المعركة ، وذلك من خلال عقد اتفاقات المناطق الآمنة .

٢- أو ان تقود الأمم المتحدة ما تؤسس له حاليا بخصوص فكرة او نظام (مسؤولية الحماية) إلى ان تعلن وبقرار من مجلس الأمن في النزاعات التي تهدد السلم والأمن الدوليين ومنها الأمن الغذائي العالمي وفق معايير محددة سلفا للخطورة الجسيمة بفرض التحييد على بعض المواقع المهمة المؤثرة كالموانئ البحرية المستخدمة في تصدير اكثر المواد الحياتية التي لا غنى عنها لاستمرار الحياة .

٣- أن تتولى الأمم المتحدة تطبيق فكرة التحييد عبر اداراتها واجهزتها التي من الممكن أن يتصل عملها بمثل هكذا مواضيع خاصة وان التحييد ولضمان الشرعية الدولية وللظروف التي تحتمه لا يعمل به إلا من خلال قرار أممي يفرضه كواقع حال .

٤- لا يعنى إنفراد الأمم المتحدة بإعلان تحييد مكان أو منطقة في العالم بأنها ستعزلها تماما عن سيادة الدولة التي تمتلكها ، كما لا يعني التحييد تسلط الأمم المتحدة للذهاب إلى أبعد من تحقيق المطلوب من ذلك الإعلان ، كما أنه يرتبط بالدرجة الاساس بالفترة الزمنية المعاصرة لخطر تعرض سلاسل الامداد الغذائي للخطر .

الهوامش

(1) . ArchiAved "Los 10 mayores puertos de América Latina y Caribe en tráfico de contenedores". Revista de Ingeniería Naval . , Spain: Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España. 28 Sep 2016 from the original on 2017-10-18. Retrieved 2017-05-03.

(٢) د. صلاح عبد البديع شلبي ، الوجيز الميسر في القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٠ ، ص ٣٦٢.

(3) Marco Casagrande ,Seaports in International Law, Springer International Publishing : Imprint: Springer, 2017, VI 114 p. online resource Springer, Briefs in law. 2192-8568,

berkeley.edu

(4) I. Roa, Y. Peña, B. Amante, and M. Goretti, "Ports: Definition and study of types, sizes and business models", J. Industr. Engin. Management., vol. 6, no. 4, pp. 1055-1064, 2013. [http://dx.doi.org/10.3926/jiem.770]

(5) T. Paul, Les enjeux de développement pour les ports de commerce bretons., Université de Bretagne-sud, 2007, pp. 4-95.

(6) P. Bauchet, "Le transport maritime, Paris", Economica, , 1992, p. 145.

(٧) ينظر القانون العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ .

(٨) ينظر القانون اليمني رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٣ الخاص بشؤون الموانيء البحرية .

(٩) ينظر الفقرة (٧) من المادة (٢) من الميثاق صدر بمدينة سان فرانسيسكو في يوم ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٤٥ .

(١٠) ينظر المادة (٣٣) من الميثاق .

(١١) ينظر المادة (٣٤) من الميثاق.

(١٢) ينظر المادة (٣٥) من الميثاق.

(١٣) ينظر المادة (٣٦) من الميثاق .

(١٤) ينظر المادة (٣٧) من الميثاق .

(١٥) بنظر المادة (٣٨) من الميثاق .

(١٦) ينظر المادة (٣٩) من الميثاق.

(١٧) ينظر المادة (٤٠) من الميثاق.

(١٨) ينظر المادة (٤١) من الميثاق.

(١٩) ينظر المادة (٤٢) من الميثاق.
(٢٠) ينظر المادة (٤٣) من الميثاق.
(٢١) ينظر المادة (٤٤) من الميثاق.
(٢٢) ينظر المادة (٤٥) من الميثاق.
(٢٣) ينظر المادة (٤٦) من الميثاق.
(٢٤) ينظر المادة (٤٧) من الميثاق.
(٢٥) ينظر المادة (٤٨) من الميثاق.
(٢٦) ينظر المادة (٤٩) من الميثاق.
(٢٧) ينظر المادة (٥٠) من الميثاق.
(٢٨) ينظر المادة (٥١) من الميثاق.
(٢٩) د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، الطبعة الثانية ، بعة مزيدة ومنقحة ، المكتبة القانونية ، بغداد ٢٠١٢، ص ١١٨ .

(30) www.un.org .

(٣١) الأمم المتحدة " صادرات الحبوب من البحر الأسود صفقة" منارة الأمل "وسط حرب أوكرانيا – غوتيريش "٢٢ تموز / يوليو ٢٠٢٢ .

المصادر

أولا : المصادر العربية

أ. الكتب

١. د. صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز الميسر في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٠ .

٢. د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، الطبعة الثانية ، بعة مزيدة ومنقحة ، المكتبة القانونية، بغداد ٢٠١٢.

ب. الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية والمعقودة عام ١٩٢٣.

٢. ميثاق الأمم المتحدة صدر بمدينة سان فرانسيسكو في يوم ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٤٥ .

٣. اتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٤٩ والبروتوكولين الإضافيين لعام ١٩٧٧ الملحقين بها .

٤. اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ .

ت. الوثائق الدولية

١. الأمم المتحدة " صادرات الحبوب من البحر الأسود صفقة" منارة الأمل "وسط حرب أوكرانيا – غوتيريش "٢٢ تموز / يوليو ٢٠٢٢ .

٢. الأمم المتحدة ، اتفاقية تحرير صادرات الحبوب من الموانئ الأوكرانية الموقعة في ٢٥ تموز / يوليو ٢٠٢٢ .

ث. القوانين الوطنية

١. القانون العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ .

٢. القانون اليمني رقم ٢٣ لسنة ٢٠١٣ الخاص بشؤون الموانئ البحرية .

ثانيا : المصادر الأجنبية

1- . ArchiAved, . "Los 10 mayores puertos de América Latina y Caribe en tráfico de contenedores". , Revista de Ingeniería Naval.Spain: Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España 28 Sep 2016 from the original on 2017-10-18. Retrieved 2017-05-03.

2- I. Roa, Y. Peña, B. Amante, and M. Goretti, "Ports: Definition and study of types, sizes and business models", J. Industr. Engin. Management., vol. 6, no. 4, 2013. [http://dx.doi.org/10.3926/jiem.770]

3–.Marco Casagrande ,Seaports in International Law, Springer International Publishing : Imprint: Springer, 2017, VI 114 p. online resource Springer, Briefs in law. 2192-8568,
berkeley.edu

4- P. Bauchet, "Le transport maritime, Paris", Economica, , 1992.

5-T. Paul, Les enjeux de développement pour les ports de commerce bretons., Université de Bretagne-sud, 2007.