

## الفصل التاسع

### قانون البحار

تطور قانون البحار فى إطار الصراع بين نظريتى البحر المطلق والبحر المفتوح وكان للتطورات التكنولوجية بالإضافة إلى ضغوط الدول الساحلية النامية ورغبتها فى الإستفادة من ثروات البحر أثرها فى تطور قانون البحار فقد كان من مصلحة الدول البحرية الكبرى أن يتسع حق المرور ، بحيث لا يترك للدولة الساحلية إل بحرا إقليميا ضيقا ، بينما رغبت الدول الساحلية فى توسيع بحرهما الإقليمى وسلطتها الإقتصادية على ثروات البحر.

ومن ناحية أخرى فقد أرادت الدول الساحلية أن تحتكر ثروات البحر ووجودها البحرى والتجارة البحرية ، بينما أرادت الدول الحبيسة أن تقسم فرص التجارة والمنفذ البحرى و ثروات البحر. وكان بين الدول الساحلية دول متضررة من وضعها الجغرافى لا يستفيد بقدر كاف من موقعها البحرى.

وقد حاولت عصبة الأمم المتحدة تقنين قواعد قانون البحار، غير أن أهمية تقنين هذه القواعد بدت ملحّة منذ الخمسينات ، حيث قد تم تقنين قواعد قانون البحار لأول مرة عامى ١٩٥٨، ١٩٦٠ واهتم التقنين بجانبى الملاحة البحرية والثروات الإقتصادية مع إعطاء الأولوية للملاحة البحرية فشمّل التقنين البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والجرف القارى وأعالى البحار ثم تفاعلت العوامل السابقة والقوى والمصالح المتباينة مع التطور التكنولوجى ، بحيث أمكن إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التى عكست هذه التطورات ، وتعد المصدر الوحيد لقانون البحار الحالى حيث دخلت حيز النفاذ منذ أبريل ١٩٩٥ بعد تصديق ستين دولة على الإتفاقية.

وفيما يلي أهم أحكام قانون البحار وفقا لهذه الإتفاقية التى تضم ٢٢٠ مادة و٩ ملاحق والتي أجازت بأصوات ١٢٠ دولة ضد ٤ دول وإمتناع ١٧ دولة عن التصويت وقد إستغرق إبرامها ٩ سنوات من المفاوضات المطولة والمكثفة بين جنيف ونيويورك وكراكاس وأخيرا تم التوقيع عليها فى جامايكا.

ولما كانت الاتفاقية قد روعى فى إبرامها أسلوب جديد هو الصفقة الشاملة فإن معظم أحكام هذه الإتفاقية أصبحت من القواعد العرفية الفورية ، ومن ثم أمكن لعدد من الدول أن تطبق أحكام الاتفاقية قبل سريانها. وقد عكست الإتفاقية إلى حد بعيد درجة عالية من التوازن بين مصالح الدول النامية عموما من ناحية ومصالح الدول المتقدمة من ناحية أخرى ، وكذلك التوازن بين مصالح الدول الساحلية والحييسة.

### أولاً- المياه الداخلية :

لا خلاف على أن المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الذى يخضع لسيادتها المطلقة وإختصاصها الإقليمى العام بعد تطور طويل تردد فيه العمل بين المعيارين الإقليمى والجنسية فى الإختصاص القضائى.

ففى قضية R.V.Anderson عام ١٨٦٨ حيث أعلنت محكمة الجنايات الإستثنائية فى بريطانيا خضوع المواطن الأمريكى الذى ارتكب مذبحه على متن باخرة بريطانية فى المياه الداخلية الفرنسية لإختصاص المحاكم البريطانية حتى رغم أنه كان فى متناول يد العدالة الفرنسية والعدالة الأمريكية بحكم جنسيتها، ومن ثم يجب أن يحاكم وفق القانون البريطانى.

كذلك قررت المحكمة العليا الأمريكية فى قضية (Whildenhuis) عام ١٨٨٧ أن المحاكم الأمريكية مختصة بمحاكمة أحد أعضاء طاقم سفينة

بلجيكية قتله مواطن بلجيكي آخر عندما كانت السفينة راسية في ميناء جيرسى في نيويورك.

ومن ثم فإن السفينة التجارية الموجودة في ميناء أجنبي أو في ميناء داخلية أجنبية تخضع بشكل آلي للقضاء المحلى ، مالم يكن هناك إتفاق صريح على خلاف ذلك على أن تترك المسائل النظامية المتعلقة بالطاقم والتي لاتمس السلم في إقليم الدولة الساحلية تترك على سبيل المجاملة لإختصاص دولة العلم ، ومع ذلك فقد ينشأ موقف مختلف تكون فيه الجنسية الأجنبية سفينة حربية.

وفى هذا الفرض يمتنع على الدولة الساحلية ممارسة إختصاصها على السفينة مالم تحصل على موافقة قائدها ، ويرجع ذلك إلى كون السفينة الحربية هي الذراع المباشر لدولة العلم صاحبة السيادة على حد قول القضاء البريطانى فى قضية (Shooner Exchange) عام ١٨١٢ .

وإذا كانت المياه الداخلية جزءا من إقليم الدولة المائى ينبسط عليه إختصاصها فإنه يجب الإنتباه إلى مركز القنوات المائية الدولية التى تعتبر مياه داخلية ، ولكنها تكتسب وضعا خاصا لا تنفرد الدولة بتقريره ، وإنما يراعى مصالح المجتمع الدولى على ماسنرى.

### ثانياً- البحر الإقليمى :

هو الشريط الساحلى الذى تطورت مساحته من ٢ إلى ١٢ كيلومترا بحريا وفقا لقدرات الدولة العسكرية وقدرات مدافعها الساحلية Cannon-Shot وتقاس هذه المسافة من أدنى نقطة للجزر عند الساحل.

أما إذا كان شاطئ الدولة الساحلية غير طبيعى تكتفه التفرجات والجزر والخلجان والنتوءات فقد وضعت الإتفاقية قواعد خاصة للقياس على أساس الخطوط المتساوية State Base Lines وقد اثرت مسألة

الشواطئ غير الطبيعية في قضية المصايد الإنجليزية النرويجية عام ١٩٥١ أمام محكمة العدل الدولية حيث أصدرت النرويج قانونا لتحديد بحرها الإقليمي على طول ألف ميل من سواحلها مستخدمة طريقة الخطوط المتساوية Straight base lines بحيث أدخلت جزءا من البحر العالى وأدى ذلك إلى منازعات حول نشاط سفن الصيد البريطانية في المنطقة ، وتحدثت بريطانيا قانونية الطريقة النرويجية في القياس .

ولكن المحكمة أيدت الموقف النرويجي على أساس الحقائق الجغرافية ، وأشارت المحكمة إلى أن الطريقة العادية في القياس لا تنطبق على شواطئ النرويج، كما أن النرويج قد اتبعت هذا النظام منذ عدة سنوات دون إعتراض من الدول الأخرى بما في ذلك بريطانيا ، ومن ثم أصبحت هذه الطريقة من مبادئ القانون الدولي في مثل هذه الظروف ، حيث أصبحت قاعدة عرفية بعد طول الممارسة والقبول ، وتطبق بريطانيا نفس الطريقة في بعض سواحلها عند إسكتلندا .

اختلفت الدول حول عرض البحر الإقليمي فلم تحددته إتفاقية ١٩٥٨ ورفض مؤتمر ١٩٦٠ بأغلبية صوت واحد إقتراحا أمريكيا كندا بتحديدته بستة أميال تليه منطقة صيد خالصة عرضها ستة أميال أخرى ، ثم أكدت إتفاقية ١٩٨٢ إمكانية مد البحر الإقليمي إلى إثني عشر ميلا بحريا ، وطبقت ذلك بريطانيا عام ١٩٨٧ والولايات المتحدة عام ١٩٨٨ رغم عدم إنضمامها للإتفاقية . وبذلك تقنن إتفاقية ١٩٨٢ العمل الدولي الغالب في هذا الشأن ، حيث تراوح عرض البحر الإقليمي حين ذاك بين ١٢,٢ ميل بينما مدت بعض الدول اللاتينية بحرها إلى ٢٠٠ ميلا .

### الوضع القانوني للبحر الإقليمي

تأرجح الوضع القانوني للبحر الإقليمي بين عدد من النظريات التي

تلخص إتجاهين كبيرين هما إعتباره جزءاً من التراث المشترك للإنسانية (Res Communes) مع منح الدولة الساحلية بعض السلطات فيه، ثم أصبح هذا البحر يخضع لسيادة الدولة مع سماحها لسفن الدول الأخرى بحق المرور البرئ وهو حق لا يرد على المياه الداخلية، وهو ما أكدته إتفاقية ١٩٨٢ ، تولى كاتب هذه السطور عمادة السلك الدبلوماسي في بوروندى في الفترة من ١٩٩٦ الى ١٩٩٨ . حيث إستقر هذا المبدأ في القضاء الدولي منذ قضية Grisbadarma عام ١٩٠٩ ثم قضية النرويجية البريطانية ١٩٥١ وقضية قناة بيجل عام ١٩٧٧ .

وإذا كانت سيادة الدولة على بحرها الإقليمي مبدأ مستقراً فإن حق السفن التجارية الأجنبية في المرور البرئ يوازيه رغم إختلاف نطاق هذا الحق بإختلاف معايير البراءة (Innocent Passage) وهذا التوازي بين سيادة الدولة وحق الفير في المرور البرئ جعل الفقه حتى نهاية الستينات يصر على التمييز بين سيادة الدولة وإختصاصها Impenium and Dominium مما يخرج البحر الإقليمي من نطاق حدود الدولة في نظر فقهاء نظام القانون العام Common Law بينما يجعله جزءاً من إقليم الدولة يخضع لقانونها الوطني عند فقهاء نظام القانون المدني Civil Law .

وقد ظل هذا الأمر موضع جدل عميق وتطور تشريعي طويل في بريطانيا منذ قانون الإختصاص في المياه الإقليمية لعام ١٨٧٨ الذي وقف بالإقليم البريطاني عند آخر نقطة للجزر يبدأ بعدها إختصاص البحرية البريطانية ، وذلك على عكس الولايات المتحدة التي أكدت محاكمها منذ عام ١٩٢٣ في قضية Cunard V. Mellon أن البحر الإقليمي جزء من الأمة الأمريكية ولكن البحر الإقليمي ملك للولايات المتحدة لا للإتحاد حتى حسمت المحكمة العليا الأمر عام ١٩٤٧ في قضية Tidelands .

وأكدت إتفاقية ١٩٥٨ حق المرور البرئ وهى الملاحة العادية فى البحر الإقليمى بفرض عبور البحر دون الدخول فى المياه الداخلىة أو القدوم منها. وقررت إتفاقية ١٩٨٢ أن الملاحة العادية قد يطرأ عليها توقف مؤقت بشرط أن يكون مترتباً على هذه الملاحة أو أملتة ضرورة ملجئة أو قوة قاهرة ولا تتعاطى الدولة رسوماً على هذا المرور إلا لخدمات معينة ، ويتمين على السفن المارة أن تحترم قوانين ولوائح الدولة الساحلىة خاصة تلك المتعلقة بالملاحة مادامت تتفق مع القانون الدولى.

وينتفى عن المرور وصف البراءة حين يصبح ضاراً بالسلم والأمن والنظام فى الدولة الساحلىة وكذلك فى حالة سفن الصيد الأجنبىة التى لا تراعى لوائح الصيد فى الدولة الساحلىة، فإذا أصبح المرور غير برئ جاز للدولة الساحلىة أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع بل ووقفه مؤقتاً لأسباب تتعلق بأمنها بشرط أن يتم الإعلان عن هذا الوقف وألا يسرى الوقف على المضائق الدولىة.

وقد طورت إتفاقية ١٩٨٢ فكرة المرور البرئ بالنص على أمثلة للتصرفات ونقل الأسلحة واستخدام القوة أو التهديد بها وانتهاك اللوائح الصحىة والمالىة والجوازات والهجرة والتعرض لوسائل الاتصال فى الدولة الساحلىة وأى نشاط آخر لا يتصل مباشرة بالملاحة.

وقد ثار الجدل حول ما إذا كان مرور السفن الحربىة فى وقت السلم يعد مروراً بريئاً من عدمه ويتعمد الموقف عندما حذف من إتفاقية ٥٨ حول البحر الإقليمى مادة تعالج هذا الموقف ، مما دفع البعض للإفتراض بأن السفن الحربىة تستوى مع السفن التجارىة.

وكان واضحاً أن الدول الغربىة إتخذت موقفاً كان من الناحىة التاريخىة يؤكد وجود حق المرور البرئ للسفن الحربىة ، وذلك فى مواجهة الموقف

المعكس من الدول الشيوعية والعالم الثالث. وفي سبتمبر ١٩٨٩ أصدرت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولي الخاصة بالمرور البرئ ، مما يؤكد أن ما احتوته إتفاقية ١٩٨٢ هو القواعد القانونية، الملائمة في هذا الشأن حيث تقضي بأن كل السفن ، بما في ذلك الحربية، وبصرف النظر عن حمولتها أو تسليحها أو وسائل تسييرها تتمتع بحق المرور البرئ في البحر الإقليمي وفقاً للقانون الدولي دون حاجة إلى إخطار أو تصريح مسبق.

ويعتبر المرور بريئاً في نظر الإتفاقية والبيان الثنائي إذا لم ينطوي على أي من الأنشطة المحظورة في المادة ٢/١٩ السالف الإشارة إليها، وأن تلتزم السفن المارة بإحترام لوائح الدولة الساحلية وقوانينها بشرط ألا تضمن هذه القواعد ما من شأنه إنكار حق المرور البرئ أو اعاقته.

وتمارس الدولة الساحلية اختصاصها على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي في المواد الجنائية خاصة القبض والتحقيق في شأن الجريمة التي تقع على السفينة في الأحوال الموضحة في المادة ١٩ من إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي.

ولاستطيع الدولة الساحلية أن تتدخل في جريمة وقعت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي بشرط ألا تكون السفينة قد شرعت في دخول المياه الإقليمية أو دخلتها فعلاً. كما لا تستطيع الدولة الساحلية أن تمارس الإختصاص المدني على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي بالنسبة للركاب ، ولا أن تنفذ على السفينة أو تحتجزها ما لم تكن السفينة مارة من المياه الداخلية إلى البحر الإقليمي على ألا يخل ذلك بحق الدولة بالقيام بذلك في سياق الدعاوى المدنية.

أما السفن الحكومية والحربية فتتمتع بالحصانة من إختصاص الدولة الساحلية رغم أن الدولة الساحلية قد تأمرها بمغادرة بحرهما الإقليمي فوراً إذا إنتهجت الأحكام التى تنظم المرور، وأن تلقى بالمسئولية على دولة العلم فى الحالات التى ينشأ فيها الضرر.

### ثالثاً- الخلجان :

قررت م/٧ من إتفاقية البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ أنه إذا كانت المسافة بين أدنى نقطة للمياه فى المدخل الطبيعى للخليج لاتتعدى ٢٤ ميلا ، فإنه يمكن رسم الحد الخارجى للخليج بين نقطتى انحسار المياه وتعتبر المياه المحصورة حينئذ مياه داخلية.

وهذه القاعدة لا تنطبق على الخلجان الداخلية التى تعتبرها الدولة الساحلية مياه داخلية من زاوية الحقوق الداخلية المستتدة إلى القبول العام أكثر من إستنادها إلى مبدأ محدد فى القانون الدولى . وقد إدعت بعض الدول أن خلجانها خلجان تاريخية مثل كندا بشأن خليج (Hudson) رغم إعتراض الولايات المتحدة وبعض الدول الأمريكية بشأن خليج (Fonseca) عام ١٩١٧ .

وقد أكدت المحكمة العليا الأمريكية الوضع القانونى للخليج التاريخى الذى يجب أن يستند إلى ممارسة الدولة الساحلية لسلطتها عليه مقرونة بقبول الدول الأخرى وهو ماتأكد فى قضية U.S.A state of Alasca Case عام ١٩٧٥ بشأن مياه خليج كوك Cook Inlet حيث قررت المحكمة العليا أن ألاسكا يتوفر لها الشروط المطلوبة وأن الخليج لم يعتبر خليجا تاريخيا تحت سيادة كل من ألاسكا وواشنطن وموسكو ومن ثم يكون للحكومة الفيدرالية وليس ألاسكا الحق فى خليج كوك.

وعندما أعلنت ليبيا عام ١٩٧٣ خليج سرت خليجا تاريخيا وحددت حده الخارجى فى حدود ٢٠٠ ميلا إعترضت على ذلك بعض الدول بما فى ذلك الولايات المتحدة وأعضاء الإتحاد الأوروبى. فقد أشارت الولايات المتحدة فى مذكرة إلى ليبيا عام ١٩٧٤ إلى قواعد القانون الدولى الخاصة بممارسة السلطة الفعالة والعلنية والظاهرة فى الماضى وموافقة الدول الأخرى على ذلك وأنها قد أرسلت فى عدة مناسبات قوات بحرية وجوية إلى الخليج لتؤكد معارضتها للدعوى الليبية وأن مياه الخليج جزء من أعالي البحار. ولا يزال الخلاف مستمرا بين ليبيا والولايات المتحدة حول وضع خليج سرت.

#### رابعاً- الجزر:

عرفت إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمى الجزر بأنها تتكون من مساحة من اليابسة تكونت بشكل طبيعى ، ومحاطة بالماء وتقع أعلى من مستوى مد الماء ، ويمكن أن يكون لها حزام بحرى.

ورغم أن الجزر يمكن أن تكون اساسا لقياس البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى فقد سجلت إتفاقية ١٩٨٢ (م/١٢١/٣) أن الصخور التى لاتصلح بذاتها للحياة الإنسانية أو الإقتصادية لا يكون لها منطقة إقتصادية خالصة أو جرف قارى.

وقد صارت مشكلة حادة بين تركيا واليونان حول بحر إيجه منذ منتصف السبعينات، وتجددت المشكلة (يونيو ١٩٩٥) بعد تصديق اليونان على إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ وقرار البرلمان بمد البحر الإقليمى لجزر بحر إيجه إلى ١٢ ميلا بحريا حيث هدت تركيا بمحاربة اليونان إذا نفذت قرار البرلمان.

### خامساً، الدول الجزرية: Archipelagic States

أثارت مشكلة الدول الجزرية اهتمام مؤتمر جنيف، ١٩٥٨، ولكن إتفاقية البحر الإقليمي لم تشر صراحة إلى الحل ثم نصت المادة ١٩٤ من إتفاقية ٨٢ على أنه يجوز للدولة الجزرية أن تحدد حدها البحري على أساس الخطوط المستقيمة التي تربط بين النقاط الخارجية للجزر والتعرجات الجافة للدولة الجزرية بشرط أن تدخل في نطاق الخطوط المستقيمة الجزر الرئيسية وأن تكون مناطق الماء إلى مناطق اليابسة واحد على واحد وتسعة إلى واحد وألا يتعدى طول الخطوط المستقيمة ١٠٠ ميل بحري ولكن يجوز لمجموع عدد الخطوط المستقيمة التي تحصر الجزر تجاوز هذا الطول في حدود ٢٪ من عددها بحد أقصى ١٢٥ ميلاً بحرياً.

ولا يجوز أن تمتد الخطوط المستقيمة من أدنى مستوى للماء إلا إذا كانت المنائر أو المنشآت المماثلة القائمة بشكل دائم فوق مستوى سطح البحر قد بنيت عليها أو إذا كان أدنى مستوى للماء يقع كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي مقاساً من أقرب جزيرة.

ولا يجوز للدولة الجزرية أن تطبق هذا النظام بطريقة تؤدي إلى حجب البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الإقتصادية الخالصة. وإذا وقع جزء من المياه الأرخيبيلية للدولة الجزرية بين جزئين من دولة تقع في الجوار المباشر فإن الحقوق القائمة وكافة المصالح المشروعة الأخرى التي كانت تمارسها هذه الدولة تقليدياً في هذه المياه، وكذلك كافة الحقوق المنصوص عليها في إتفاقية بين هاتين الدولتين يتعين الإستمرار في احترامها.

ويتعين على الدول الجزرية أن تعلن حدودها البحرية في خرائط أو قوائم من المساقط الجغرافية وأن تودع نسخة من كل خريطة أو قائمة لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

وتمارس الدولة الجزرية سيادتها على كافة المياه الواقعة داخل الحدود المستقيمة التي تعتبر مياهها أرخبيلية ، على أن يتم الإبلاغ عن الإتفاقات القائمة وحقوق الصيد التقليدية وخطوط الأسلاك البرقية تحت الماء. وتتمتع سفن كافة الدول بحق المرور البرئ في المياه الأرخبيلية ، كما أن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور في المحرث للبحر الأرخبيلي عبر مسارات مائية وجوية تحدها الدولة الجزرية للمرور المستمر والسريع (Continuous and Expeditious Passage) وفقا للمادة ٥٢ من إتفاقية ١٩٨٢ .

وقد ترتب على ذلك أنه عندما أغلقت أندونيسيا عام ١٩٨٨ مضائق Lombok, Sunda أكدت الولايات المتحدة أن الأحكام الخاصة بالدول الجزرية في إتفاقية ١٩٨٢ تعكس أحكام القانون الدولي العرفي التي يخضع فيها وهذه المضائق لنظام المرور في الممرات المائية والأرخبيلية ، ومن ثم فإن إعاقة للمرور فيها يعد إنتهاكا للقانون الدولي.

### سادساً- المضائق الدولية :

أشارت إتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م ، حول البحر الإقليمي في المادة ٤/١٦ إلى حق المرور البرئ للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من البحر العالى وجزء آخر من البحار العالية أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

وكانت محكمة العدل الدولية في قضية كورفو عام ١٩٤٩ قد أكدت هذا الحق دون اشتراط الموافقة المسبقة (Corfu) للدولة الساحلية مادام حق

المرور بريئا ، كما لوحظ أن عملية كسح الألغام ليس أمرا بريئا وبعد إخلالا لسيادة ألبانيا على المضيق.

وقد أنشأت إتفاقية ١٩٨٢ نظاما جديدا للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية حيث قررت حقا جديدا في المرور العابر إلى جانب المرور البرئ في مثل هذه المضايق التي تربط بين البحر العالى أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة.

ويتضمن هذا الحق ممارسة حرية الملاحة والطيران لأغراض المرور المستمر والسريع فى المضيق دون أن يستبعد المرور عبر المضيق للدخول أو لمغادرة الدولة المشاطئة للمضيق التي لا يجوز لها أن تعين أو توقف المرور العابر (Transit Passage) .

ويتعين على السفن والطائرات العابرة أن تحترم القواعد الدولية وأن تمتنع عن كافة الأنشطة عدا تلك المتصلة بالطرق العادية للعبور السريع والمستمر مالم تكن هذه الأنشطة ضرورية بقوة قاهرة أو كارثة.

ويلاحظ أن المرور العابر لم يصبح بعد قاعدة عرفية مادام العمل حوله غامضا ، فقد أشارت بعض الدول صراحة إلى حقوق المرور فى المضايق الدولية مثل بريطانيا التي مدت بحرها الإقليمي عام ١٩٨٧ إلى ١٢ ميلا فترتب على ذلك أن إختفى البحر العالى بين السواحل البريطانية ومضايق دوفر وفى العام التالى ١٩٨٨ وقعت بريطانيا وفرنسا إتفاقا حول تمديد البحر الإقليمي فى مضايق دوفر وأصدرت الحكومتان إعلانا مشتركا إعترفتا فيه بحق المرور العابر فى مضايق دوفر بشرط أن يكون سريعا ومستمرا.

غير أن هناك بعض المضايق التي تتمتع بوضع خاص ولا يسرى عليها أحكام إتفاقية ١٩٨٢ ومثالها :

(١) مضائق البوسفور والدردييل التي ينظم وضعها إتفاقات مونترو لعام ١٩٣٦ والتي طالب الإتحاد السوفيتي تعديلها دون جدوى إبان مؤتمر بوتسدام عام ١٩٤٦ .

وتلتزم تركيا بضمان حرية الملاحة للسفن التجارية وقت السلم أما السفن الحربية للدول المشاطئة وغير المشاطئة للمضيق ، فيمكنها أن تتمتع بحق المرور وقت السلم ولكن في ظل شروط أكثر صرامة بالنسبة لسفن الدول غير المشاطئة للمضيق.

ومن ناحية أخرى فقد منحت الإتفاقية تركيا إذا كانت في حالة حرب أن تمنح حق المرور ، أما إن كانت محايدة في هذه الحرب فلا تفتح المضائق إلا للسفن الحربية التابعة للدول التي وقعت معها إتفاقية المساعدة المتبادلة لعام ١٩٢٩ . ويجوز وفقا لإتفاقية مونترو إعادة تسليح منطقة المضائق .

(٢) مضيق جبل طارق : عرضه ١٤,٦ كيلومترا والمرور فيه حر ويحظر جلب التعزيزات العسكرية لشواطئيه وذلك بموجب الإعلان الفرنسي البريطاني في ١٩٠٤/٤/٨ الذي أكدته المادة ٦ من الإتفاقية الفرنسية الأسبانية في ١٩١٢/١١/٢٧ بشأن مراكش.

(٣) مضيق ماجلان : عرضه يتراوح بين ٤,٦ : ٢٠,٢ كيلومترا وطوله ٥٨٢ كم . وتحكمه الإتفاقية الموقعة في ٢٣ يوليو ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي التي تعترف بحرية المرور وتحظر التعزيزات العسكرية لشواطئه، وتعترف بحياده في أحوال الحروب.

(٤) المضائق الدانماركية : ويحكمها إتفاقية كوينهاجن لعام ١٨٥٧ المعقودة بمبادرة أمريكية وتؤمن حرية المرور وقت السلم للسفن الحربية والتجارية لجميع الدول. ويمكن للدانمارك وقت الحرب أن تقرر إغلاق أو فتح المضائق أمام السفن الحربية ، حيث أغلقت خلال الحرب العالمية الأولى.

(٥) مضيق ملقا (Malacca) : ينظم وضعها الإتفاق الموقع فى ١٩٧٧/٢/٢٤ بين أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة ، ويهدف إلى ضمان أمن الملاحة ضد التلوث ، وخاصة من الزيت فى المضيق كما عكس أحكام إتفاقية ١٩٨٢ قبل إبرامها .

(٦) مضيق هرمز : ويقع فى مدخل الخليج العربى ويخضع لأحكام القانون الدولى العام أى إتفاقية ١٩٨٢ .

(٧) مضيق تورس (Torres) : ويحكمه إتفاقية سيدنى بأستراليا الموقعة فى ١٨ ديسمبر ١٩٧٨ بين أستراليا وغينيا الجديدة ، وتتضمن نطاقا لمرور السفن والطائرات مستمدا مباشرة من نظام المرور العابر المقرر فى إتفاقية ١٩٨٢ .

(٨) مضيق تيران (Tiran) : ويتراوح عرضه بين ٥ ، ٢٥ ك.م. ويربط البحر الأحمر بخليج العقبة ، وقد نصت المادة ٢/٥ من إتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية على أن الطرفين يعتبران مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لجميع الدول ، وتتمتع فيها بحرية لا تجوز إعاقتها ولا يجوز تقيدها وتشمل حرية الملاحة وحرية الطيران .

ونحن نرى أن هذه الاتفاقية لا تتفق مع المادة ٢٥/ج من إتفاقية ١٩٨٢ كما لا تلزم الدول الأخرى المشاطئة لخليج العقبة وهى السعودية والأردن.

### سابعاً- المنطقة المجاورة أو الملاصقة؛ (Contiguos Zone)

ترجع فكرة المنطقة المجاورة إلى قوانين (Hovering Laws) فى إنجلترا فى القرن الثامن عشر حيث سمح إستثناء على حرية أعالي البحار للسفن البريطانية بالرقابة الجمركية على السفن الأجنبية التى يشتهب فى مرورها خارج المياه الإقليمية الإنجليزية ثم أقر المرفع الدولى هذه السابقة كما

أكدتها الإتفاقيات التي أبرمتها الولايات المتحدة بين عام ١٩١٩ و ١٩٣٢ لإحكام رقابة الحظر على الكحول (Liquor Treaties) ثم عرف هذا المفهوم في مؤتمرى ١٩٣٠ ، ١٩٥٨ .

والمنطقة المجاورة هى منطقة تجاور البحر الإقليمى ويكون للدولة الساحلية بعض السلطات الخالصة المحدودة وهى منطقة إنتقالية وظيفتها تخفيف التناقض بين نظام أعالى البحار ونظام البحر الإقليمى ، ونظمتها المادة ٢٣ من إتفاقية ١٩٨٢ وهى تكرار للمادة ١/٢٤ من إتفاقية ١٩٥٨ حيث تمارس الدولة الساحلية الرقابة اللازمة لمنع إنتهاك قوانينها الجمركية والمالية والصحية والهجرة فى إقليمها وبحرها الإقليمى وكذلك المعاقبة على هذه الأفعال فى هاتين المنطقتين. وقد تحدد عرض المنطقة المجاورة باثنى عشر ميلا بحريا ولكن فكرة هذه المنطقة لاتثور إذا كان عرض البحر الإقليمى بهذا الإتساع ولذا لم تعد لها أهمية بعد مد البحر الإقليمى من ناحية وظهور المنطقة الإقتصادية من ناحية أخرى.

### ثامناً - المنطقة الإقتصادية الخالصة Exclusive Economic Zone

ظهرت هذه الفكرة فى إطار محاولة الدول النامية الحصول على عائد أكبر من ثروات البحر خاصة السمكية فى مواجهة الدول البحرية الكبرى وبدأت تتبلور منذ بداية السبعينات وأصبحت من المعالم الرئيسية لإتفاقية ١٩٨٢ ولذا تعد حلا وسطا بين الدول الراغبة فى مد بحرها الإقليمى إلى ٢٠٠ ميل والدول الراغبة فى إقامة نظام تتحدد فيه سلطات الدولة الساحلية.

وكانت محكمة العدل الدولية قد أشارت فى قضايا المصايد الأيسلندية عام ١٩٧٤ إلى أن مفهوم منطقة الصيد حيث للدولة الساحلية سلطان مطلق يختلف عن سلطانها على البحر الإقليمى قد تبلورت كقانون عرض فى السنوات الأخيرة منذ مؤتمر جنيف عام ١٩٦٠ وأن منطقة الصيد

بعرض ١٢ ميلا صارت مقبولة بشكل عام، وليس وراء ذلك مشيرة إلى مد  
 آيسلندا للمنطقة إلى ٥٠ ميلا، ورخصت المحكمة للدولة الساحلية بحقوق  
 تفضيلية إذا كانت تعتمد على مصايدها الساحلية ، حتى وضعت إتفاقية  
 ١٩٨٢ نظاما خاصا للمنطقة الإقتصادية الخالصة فى المادة ١٩٦٥ ومنحت  
 الدولة الساحلية حقوقا سيادية فى مجال إستكشاف وإستغلال وحفظ  
 وإدارة الموارد الطبيعية الحية وغير الحية فى المياه التى تعلو قاع البحر  
 وبداخل القاع وتحت تربتها وفى شأن الأنشطة الأخرى المتعلقة  
 بالإستكشاف والاستغلال الإقتصادى للمنطقة مثل إنتاج الطاقة من المياه  
 والتيارات والرياح.

وللدولة الساحلية أيضا سلطة فى شأن إنشاء وإستخدام الجزر  
 الصناعية والمنشآت وكذلك أعمال البحث العلمى البحرى وحماية البيئة  
 البحرية. أما حقوق الدول الأخرى فى هذه المنطقة فهى حريات أعمال  
 البحار فى مجال الملاحة والطيران ووضع الكابلات تحت البحر والأنابيب  
 مع الأخذ فى الإعتبار قوانين الدولة الساحلية أما الدول الحبيسة  
 والمتضررة جغرافيا فقد أتاحت لها الإتفاقية حق المشاركة فى ثروات البحر  
 الإضافية.

وقد تحدد عرض المنطقة الإقتصادية الخالصة بمائتى ميل بحرى بما  
 فى ذلك البحر الإقليمى. وقد أكدت محكمة العدل الدولية أن هذه المنطقة  
 قد أصبحت جزءا من لعرف الدولى ، وذلك فى قضية الجرف القارى بين  
 ليبيا ومالطة عام ١٩٨٥ ، كما أصبحت سلوفا دوليا عاما.

أما ما أعلنته بعض الدول مثل كندا من مناطق أخرى سميت المناطق  
 العميقة (Deep Zones) على طول ساحل القارة القطبية الشمالية ، كما  
 أعلنت بعض المناطق مناطق خالية من التلوث أو مناطق أمن أو مناطق

محايدة مثل إعلان كوريا الشمالية عام ١٩٧٧ ٥٠ ميلا منطقة أمنية ، وإنشاء منطقة خالصة حول جزر الفوكلاند عام ١٩٨٢ ، وهذا كله سلوك لم يتحول إلى عرف دولي مقبول .

### تاسعا- الجرف القارى:

تعبير جيولوجى ينصرف إلى إنحدار الساحل نحو البحر وتغطيه طبقة ضحلة من الماء من ١٥٠ : ٢٠٠ م ، ويختلف طوله وفقا للموقع الجغرافى ، فهو لا يزيد على ٥ أميال من الشاطئ الغربى الأمريكى ، بينما تعتبر منطقة الخليج العربى وبحر الشمال كلها تقريبا جرفا قاريا .

والحقيقة الكامنة لفكرة الجرف القارى هى غناه بموارد الغاز والبترول ومصايد الأسماك ، مما دفع الدول الساحلية عقب الحرب العالمية الثانية إلى إقتطاع الجرف القارى من أعالي البحار ، واعتباره منطقة خالصة للدولة الساحلية ، وكانت الخطوة الأولى فى هذا الإتجاه إعلان ترومان عام ١٩٤٥ .

وكان واضحا أن هناك عددا من الدوافع لإعلان تخصيص منطقة الجرف القارى ، وهى دوافع إقتصادية وجغرافية وأمنية فاختضعت موارد هذه المنطقة وماتحت تربتها وقاع البحر الواقعة فى أعالي البحار والملاصقة لانحدار اليابسة لاختصاصها ورقابتها .

وقد عقب الإعلان الأمريكى إعلانات عديدة من دول أمريكا اللاتينية التى إدعت السيادة على منطقة عرضها ٢٠٠ ميلا ، ولذلك فإن محكمة العدل الدولية بعد أن لاحظت فى قضية الجرف القارى لبحر الشمال أن إتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لم تحسم المشكلة وأن التحكيم فى قضية أبو ظبى لم يعترف بفكرة الجرف القارى كقاعدة من قواعد القانون الدولى، قررت المحكمة أن حقوق الدولة الساحلية فى منطقة الجرف

القارى التى تشكل إمتدادا طبيعيا لإقليمها البرى نحو البحر توجد فى الواقع (Ipsa facto and ab initio) بقتضى سيادتها على الإقليم وهى إمتداد للممارسة الحقوق السيادية من أجل الكشف عن الموارد الطبيعية لقاع البحر وإستغلاله ؛ ولكن المحكمة أكدت أن تحديد المنطقة فى إتفاقية جنيف ١٩٥٨ بمائتى متر يمثل العرف الدولى.

أكدت إتفاقية ١٩٨٢ نفس المفهوم ولكن قلت الأهمية العملية له بعد إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة التى إستغرقت هذا المفهوم. وقد جرى قضاء المحكمة على الفصل فى منازعات الجرف القارى على أساس مبادئ الإنصاف واستخدمت فى تسوية هذه المشاكل ما عرف بمبدأ (Half Effect) الذى إستخدم فى قضية (Kerkennah) وجرى إستخدام فى قضايا الجرف القارى بين ليبيا وتونس وبين بريطانيا وفرنسا فى حكم التحكيم، كما قررت المحكمة فى قضايا الجرف القارى أن مبدأ الإنصاف مبدأ عرفت ملزم للدول كافة حتى تلك التى لم تتضمن لإتفاقية جنيف ١٩٥٨ التى قررت هذا المبدأ فى مادتها السادية، وأن خط الوسط يمثل فى أغلب الأحيان مبدأ الإنصاف (Equidistance rule) التى تصحح عدم التكافؤ الناجم عن الظروف الجغرافية.

وقد أولت المحكمة إعتبارا أكبر لخط الوسط بين الدول المتقابلة أكثر منه بين الدول المتجاورة، والتناسب بين طول الساحل والجرف القارى. وقد قررت المادة ٨٢ من إتفاقية ١٩٨٢ أن يتم تحديد مناطق الجرف القارى بالإتفاق القائم على أساس القانون الدولى من أجل التوصل إلى تسوية عادلة ومنصفة.

### عاشراً- أعالى البحار

كانت أعالى البحار حكرا مطلقا على أسبانيا والبرتغال فى القرنين الخامس عشر والسادس عشر وفى عام ١٤٩٢ قسمت القوانين

البابوية (Papal Bills) البحار في العالم بين الدولتين، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة في القرن الثامن عشر، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة في القرن الثامن عشر. وتعنى حرية أعالي البحار عدم ممارسة أى دولة لسيادتها على أى جزء منه.

وقد عرفت أعالي البحار في المادة الأولى من إتفاقية ١٩٥٨ بشأن أعالي البحار بأنها كل مناطق البحر التي لا يشملها البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة الساحلية ثم نصت المادة ٨٦ من إتفاقية ١٩٨٢ على أن أعالي البحار هي كل مناطق البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي والمياه الداخلية والمياه الأرخيلية للدولة الجزرية. أما حريات أعالي البحار فتشمل الملاحة والصيد ووضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب وحرية التحليق والطيران ، وغيرها من الحريات المعترف بها في القانون الدولي. وليس من بين هذه الحريات إجراء التجارب النووية الذي حذرته إتفاقية الحظر النووي لعام ١٩٦٣ ، كما أكدته أستراليا ونيوزيلاندا أمام المحكمة وفي قضية التجارب النووية الفرنسية كما أكدت المادة ٨٨ من إتفاقية ١٩٨٢ قصر إستخدام أعالي البحار في الأغراض السلمية .

وتتمتع بنفس الحريات الدول الحبيسة ، وهو ما أكدته المادة الثالثة من إتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨ وقد أثيرت مسألة حرية الملاحة في أعالي البحار في أوقات الصراع المسلح خلال الحرب العراقية الإيرانية ، وأصدرت بريطانيا في هذا الصدد بيانا عام ١٩٨٧ تؤكد فيه مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار إذا كان هناك أساس معقول للشك في أن السفينة تحمل أسلحة إلى الطرف الآخر باستخدامها في الصراع ، وهذا حق إستثنائي لأنه إذا ثبت أن هذا الشك لا أساس له وأن السفينة المطالبة

للتعويض عن الضرر الذي سببه التأخير على أن هذا الحق لا يجب أن يصل إلى حد فرض حصار بحرى أو أى أشكال أخرى من الحرب الاقتصادية.

ويحكم قانون دولة العلم نظام السفينة فى أعالي البحار ، ولذلك يجب أن يكون لكل سفينة جنسية وعلم حيث تمتد الجنسية على العلم ولكن المادة ٥ من إتفاقية أعالي البحار قد إشتطرت أن يكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة وأن تمارس الدولة سيطرة فعلية وإشرافا على المسائل الإدارية والفنية والإجتماعية على السفن التى ترفع علمها .

وكان هذا الحكم يهدف إلى منع إستخدام الأعلام الممكنة (Flags of Convenience) التى تقدمها بعض الدول مثل ليبيريا وبما ، حيث تمنح جنسيتها للسفن التى تطلبها بسبب إنخفاض الضرائب لديها ، وعدم تطبيق هذه السفن لمعظم إتفاقيات الأجور والتأمين الإجتماعى مما يجعل السفن تعمل بأقل النفقات.

وقد طلب من محكمة العدل الدولية عام ١٩٦٠ أن تحدد معنى الرابطة الحقيقية (Genuine Link) المفترضة بين السفينة والدولة ، وذلك من جانب المنظمة البحرية الدولية الإستشارية (IMCO) فأشارت المحكمة إلى أن وظيفة هذا النص هو تمكين بنما وليبيريا من عضوية اللجنة البحرية الإستشارية بحصولهما على أعلى رقم من الأوزان البحرية المسجلة.

وقد حاول مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عندما نظم مؤتمرا حول شروط تسجيل السفن عام ١٩٨٤ ، حيث وقعت إتفاقية فى هذا الشأن عام ١٩٨٦ ، أن يحدد معنى أعلام الملاحة على أساس أن ثلث الأسطول التجارى العالمى عام ١٩٨٥ يرفع مثل هذه الأعلام. فتم النص على أن دولة العلم يجب أن تنص فى قوانينها ولوائحها على ملكية السفن التى ترفع

أعلامها عن طريق مشاركة مواطنيها في ملكيتها بما يمكن الدولة من ممارسة الإختصاص والرقابة على هذه السفن.

وقد أثير موضوع الرابطة الحقيقية بمناسبة هجوم إيران على الملاحة التجارية الكويتية ، مما دفع الكويت إلى أن تطلب من الإتحاد السوفيتي والولايات المتحدة وضع أعلامها على الناقلات الكويتية وتسمى هذه الظاهرة (Reflagging) وقد رفعت الولايات المتحدة أعلامها عام ١٩٨٧ على ١١ ناقلة كويتية لحمايتها. كما وافقت بريطانيا على رفع أعلامها على عدد من الناقلات الكويتية وأوضحت واشنطن ولندن أن شرط الرابطة الحقيقية بين العلم الأجنبي والناقلات الكويتية متوفر خاصة على ضوء الغموض الذي يكتنف سلوك الدول بالنسبة لتعريف الرابطة الحقيقية في مثل هذه المواقف.

ولا يجوز للسفينة أن تبحر بغير علم أو بأكثر من علم لأن السفينة في الحالة الأولى تكون عرضة للتفتيش والقبض في أعالي البحار ، وهو ما أكدته المجلس الخاص البريطاني (Private Council) في قضية نعيم مولغان (Naim Molvan) ضد النائب العام لفلسطين عام ١٩٤٨ بمناسبة إعتقال البحرية البريطانية لسفينة لا جنسية لها كانت تحاول نقل مهاجرين إلى فلسطين .

والأصل أن دولة العلم هي وحدها صاحبة الإختصاص على السفينة وقد تأكد ذلك منذ قضية اللوتس عام ١٩٢٧ ، ويسرى ذلك على السفن التابعة للدولة حربية وتجارية حيث تتمتع بحصانة كاملة من إختصاص أى دولة أخرى وفق المادتين ٨ ، ٩ من إتفاقية أعالي البحار ، وكذلك ٩٥ ، ٩٦ من إتفاقية ١٩٨٢ .

## الإستثناء على الإختصاص المطلق لدولة العلم على السفينة :

### (١) حق الزيارة :

تجوز للسفن الحربية أن تقترب من السفن التجارية للتأكد من جنسيتها ، وهذا لايشمل حق الزيارة أو الصعود على السفينة بشرط ألا يكون هناك عداً بين الدولتين. وهذا حق مقرر في المادتين ٢٢ من إتفاقية أعالي البحار و١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ .

### (٢) القرصنة :

وهى كل عمل غير مشروع من أعمال العنف والإحتجاز يرتكب لأغراض خاصة من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة فى أعالي البحار وكل عمل من أعمال المشاركة والقرصنة فى أنشطة القرصنة مع علمه بذلك .

والقرصنة من جرائم النظام الدولى التى يجوز لأى دولة أن تتصدى لها فى أعالي البحار أو فى الأراضى المباحة غير المملوكة لأحد ويكون لمحاكم هذه الدولة إختصاص محاكمة القائمين بالقرصنة (م ١٩ من إتفاقية ١٩٥٨ ، م ١٠٥ من إتفاقية ١٩٨٢ ) .

### (٣) تجارة الرقيق :

ويجوز لأى دولة أن تمنعها وتماقب عليها كما يجوز للسفن الحربية أن تصعد السفن التجارية إذا كان لديها شك فى قيامها بهذه التجارة ويسلم المتهمون إلى دولة العلم لمحاكمتهم ( م ١١٠ ، ٩٩ من إتفاقية ١٩٨٢ ) .

### (٤) الإذاعات غير المرخص بها :

يتعين على كل الدول أن تتعاون لمنع هذه الإذاعات من العمل من أعالي

البحار ، ويشمل ذلك البث الصوتى أو التلفزيونى من سفينة أو منشأة مخصصة للاستقبال للجمهور العام خلافا للقواعد الدولية ، ويستثنى من ذلك نداءات الإستغاثة فى أوقات الشدة ويجوز لدولة العلم أن تحاكم مرتكبى هذه الأعمال، كما يجوز ذلك لمحاكم الدولة المسجل فيها المنشأة الإذاعية والدولة التى ينتمى إليها الشخص وأى دولة أخرى تستقبل الإرسال أو يعانى إرسالها الإذاعى من التشويش. وكل هذه الدول ينعقد إختصاصها للقبض على السفينة والأشخاص القائمين بهذه الأنشطة فى أعالى البحار (م ١١٠ من إتفاقية ١٩٨٢).

#### (٥) المطاردة الساحنة أو الحثيثة أو المستمرة (Hot Pursuit)

وهو حق مقرر للدولة الساحلية لمطاردة السفينة الأجنبية التى تنتهك قوانين الدولة الساحلية وتقر إلى أعالى البحار، وذلك بشروط معينة: أولا أن تبدأ المطاردة من جانب سلطات الدولة الساحلية فى الوقت الذى يتوفر لديها الإعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد أخلت بقوانينها ، وثانيا أن تبدأ المطاردة والسفينة لاتزال فى المياه الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة المجاورة ، ويجوز أن تستمر هذه المطاردة خارجها إذا كانت مستمرة وغير متقطعة (Uninterrupted)، ومع ذلك إذا بدأت المطاردة والسفينة فى المنطقة المجاورة فذلك لايجوز إلا إذا كان هناك إنتهاك للحقوق التى تقررت هذه المنطقة لحمايتها.

وقد أضافت المادة ١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ أن يبدأ حق المطاردة من المياه الأرخبيلية، كما ينطبق هذه الحق فى أحوال الإخلال فى المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القارى بما فى ذلك مناطق الأمن حول منشآت الجرف القارى بالقواعد والأحكام المنظمة لأوضاع هذه المناطق .

ويتعين ثالثا قبل أن تبدأ المطاردة أن يتم تحذير السفينة المخالفة تحذيرا صوتيا أو ضوئيا للوقوف من مسافة تمكنها من السماع والرؤية. وأخيرا يتمين أن تقوم بالمطاردة سفن أو طائرات حربية أو سفن حكومية مرخص لها في ذلك بوجه خاص. ويتوقف حق المطاردة المستمرة فور دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولة العلم أو لدولة ثالثة. وقد تطورت قواعد قانون البيئة بحيث أصبح بوسع الدولة الساحلية المضرورة ملاحقة السفن الأجنبية التي أفلتت من المطاردة الساخنة مطاردة قضائية.

(٦) التصادمات البحرية؛

تختص دولة العلم وحدها بكل مايقع على ظهر السفينة ولايجوز لأى دولة أن تقوم بإحتجازها أو القبض عليها ولو حتى لأغراض التحقيق. أما الإجراءات التأديبية والعقابية ضد أى من الأشخاص العاملين على السفينة فتختص بها دولة العلم أو الدولة التى يتبعها هؤلاء الأشخاص .

(٧) الحقوق التعاقدية : (Treaty Rights)

يجوز للدولة بموجب الإتفاق أن تسمح للسفن الحربية لدولة أخرى بممارسة بعض صلاحيات الزيارة والتفتيش على السفن التى ترفع علم أطراف الإتفاقية ، وكان ذلك مألوفا بالنسبة للتفتيش على تجارة الرقيق فى القرن التاسع عشر ، كما كانت إتفاقية حماية الكابلات تحت الماء عام ١٨٨٤ تعطى السفن الحربية للدول الأطراف حق إيقاف السفن التجارية المشكوك فى إنتهاكها للإتفاقية والتحقق من جنسيتها.

(٨) مكافحة التلوث؛

تلتزم الدول فى القانون الدولى بسلوك يحفظ الماء من التلوث بعدم إلقاء النفايات أو الزيوت وفق إتفاقيات معينة خاصة بعد حادث الناقله البترولية عام ١٩٦٧ وهى ناقله ليبرية غرقت صوب (Torrey Canyon)

الساحل البريطاني بحمولتها النفطية ، وقامت طائرة بريطانية بضرب الناقله بالقنابل لكي تحترق ولذلك تنص الإتفاقية التي أبرمت حين ذلك بشأن التدخل فى أعالي البحار على أن تتخذ الدول إجراءات لإنهاء التهديد لسواحل الدول الأعضاء بينما رتب الإتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت المبرمة عام ١٩٦٩ والنافذة منذ عام ١٩٧٥ المسئولية على ملاك السفن المتسببة فى هذا الضرر ودفع التعويض ثم أكملت هذه الإتفاقية بأخرى عام ١٩٧١ حول إنشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيوت ثم تتابعت مجموعة الإتفاقيات الخاصة بحماية البحر من التلوث، الجو، السفن، ومن المصادر الأرضية.

وقد خصصت إتفاقية ١٩٨٢ حوالى ٥٠ مادة لمعالجة حماية البيئة البحرية من التلوث ، ولكنها أكدت إختصاص دولة العلم على أن تتحمل هذه الدولة المسئولية عن أضرار سفنها.

#### (٩) السلطة: Authority

نصت إتفاقية ١٩٨٢ على أن ثروات قاع البحر خارج حدود الولاية الوطنية تعتبر تراثا مشتركا للإنسانية كلها ، ومن ثم أنشئت السلطة التي تقوم بإدارة المنطقة الدولية ومنح تراخيص الكشف والاستغلال لثروات المنطقة وتوزيعها . حيث قدر أن بهذه المنطقة بليون طن جاف من خامات المنجنيز القابل للتعدين وأن هذه الكمية متاثرة على حوالى ١٥٪ من قاع البحر وهى كمية تتجاوز بكثير الإحتياجات البرية للمعادن المختلفة.

وتقوم بالأنشطة فى هذه المنطقة، المؤسسة (Entreprise) وهى جهاز فى السلطة بالإضافة إلى الدول الأعضاء والأشخاص، ويتم توزيع عائد الثروات بمعرفة السلطة. والأحكام الخاصة بالسلطة هى السبب فى تصويت الولايات المتحدة ضد الإتفاقية بأكملها وتعليق بريطانيا توقيعها على الإتفاقية إلى أن يتم العثور على نظام آخر.

## تطور أحكام المطاردة المستمرة أو الساخنة أو الحثيثة فى قانون البحار؛ (Hot Pursuit)

للدولة الساحلية الحق فى مطاردة السفينة الأجنبية التى تنتهك قوانينها الوطنية فى المياه الإقليمية أو الداخلية ويشترط لممارسة هذا الحق توفر عدة شروط أهمها :

- (١) أن يثبت بشكل مبدئى إنتهاك السفينة الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية أو أن ينشأ شك له ما يبرره بأنها قامت بهذا الإنتهاك.
- (٢) ألا تكون السفينة الأجنبية سفينة حربية حيث لا يجوز ممارسة هذا الحق فى مواجهة السفن الحربية.
- (٣) أن ترفض السفينة المتهمه طلبات وإنذارات التوقف وعدم التهرب بشرط أن تكون هذه الإنذارات مسموعة أو مرتية ومفهومة.
- (٤) أن تقوم بالمطاردة سفينة حربية أو طائرة حربية ولا يجوز أن تقوم بها سفينة أو طائرة مدنية.
- (٥) أن تبدأ المطاردة فى المياه الداخلية أو الإقليمية للدولة الساحلية ، وبشرط ألا تتوقف هذه المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الدولية.
- (٦) أن تتوقف المطاردة فور دخول السفينة الأجنبية للمياه الإقليمية لدولة مجاورة أو للدولة التى تنتمى إليها السفينة.

وقد أدى تطور قواعد قانون البحار والاهتمام بالجرائم الموجهة للبيئة البحرية إلى تطور حق الدول الساحلية فى المطاردة إذا إعتقدت أن السفينة الأجنبية تُد إنتهكت قوانينها ولكن الرأى ليس نهائياً فيما إذا كان هذا الحق مقرراً أيضاً للدولة الساحلية إذا كان الإنتهاك لقاعدة قانونية أو واجب قانونى دولى. كذلك أدى إدخال مفاهيم جديدة فى قانون البحار إلى تغيير مفهوم أعالى البحار بعد ظهور فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة.

والثابت أن أعالي البحار فى هذا الإطار هى المياه التى تلى البحر الإقليمى  
والتي تعد فى معظمها جزءا من المنطقة الإقتصادية. ومن ناحية ثالثة فمن  
المسلم به أن ظهور مفهوم البحر كتراث مشترك للإنسانية قد أفسح المجال  
لعدد من الحقوق الجديدة للدول الحبيسة التي لا تجد منفذا على البحر.

ونحن نعتقد أن حق المطاردة المستمرة قاصر على الدولة الساحلية  
مادام الأصل فى نشأة هذا الحق قد إرتبط بالصفة البحرية للدولة ، وأنه  
تقرر كسلطة إستثنائية لا يجوز أن يمتد لغير الدولة الساحلية لإرتباط الحق  
بسببه. ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للدولة الحبيسة أن تستعين بدولة  
ساحلية مجاورة لإستخدام حق المطاردة المستمرة ضد سفينة أجنبية  
إنتقاما أو إقتفاء لحق أو ردا على إنتهاك وقع فى حق الدولة الحبيسة ، لأن  
مثل هذه الممارسة تخرج عن نطاق الحق لتقع فى دائرة الأعمال الإنتقامية  
أو القصاص وهو رخصة لا يعترف بها القانون الدولى الحالى.

وغنى عن البيان أن حق المطاردة المستمرة أو الحثيثة للدولة الساحلية  
لا ينتقل بالتفويض أو بالإتفاق إلى دولة أخرى تؤجر مساحات بحرية أو  
قواعد عسكرية أو تستخدمها على سبيل التحالف بينها وبين الدولة  
الساحلية ولذلك فإن مطاردة سفن الأسطول السادس الأمريكى للسفن  
الليبية إنطلاقا من القواعد العسكرية لحلف الأطلنطى فى الأراضى  
الإيطالية لا يمكن أن يكون بمثابة ممارسة لحق المطاردة المستمرة وإن بدأت  
المطاردة من المياه الإقليمية الإيطالية وتوفرت لها شروط المطاردة  
الصحيحة السالف إيضاها.

### القنوات الدولية: (canals)

تختلف القنوات الدولية عن المضائق الدولية حيث تقع المضائق فى  
المياه الدولية بينما تقع القنوات فى المياه الداخلية للدول ومن ثم إختلف

الوضع القانوني لكل منهما. فالقناة الدولية تقع في إقليم الدولة ومن ثم تبسط عليها سيادة الدولة بوصفها جزءاً من إقليمها ولكن القناة تستخدم في الملاحة الدولية مما يخرج القناة بنظامها القانوني عن سلطان الدولة وسلطان المجتمع الدولي.

ويرى البعض أن وضع القناة الدولية يقترب من وضع البحر الإقليمي الذي تكون للدولة السيادة عليه مع السماح لحق المرور البري لكل الدول دون تمييز ولكن هذا التشبيه يجافى الحقائق القانونية والجغرافية الفرقة بين الوضعين. ولهذا السبب وضع للقنوات الدولية نظم خاصة مثلما هو حال النظم الخاصة للمضائق والممرات المائية الدولية الأخرى. فإذا كانت المضائق ممرات طبيعية فإن القنوات ممرات صناعية إستحدثت في إقليم الدولة. وأهم القنوات الدولية قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبل.

### (١) قناة السويس :

يبدأ التاريخ الحديث للقناة بعام ١٨٥٤ حيث أصدر سعيد باشا فرمان منح إمتياز حفر القناة للشركة العالمية لقناة السويس البحرية. وفي ١٨٥٦/١/٥ تأكد هذا الإمتياز بفرمان جديد من السلطان العثماني وفي ١٨٦٩/١١/١٧ افتتحت القناة رسمياً للملاحة الدولية حيث عبر القناة أسطول دولي مكون من ٦٠ سفينة، من بورسعيد إلى السويس.

وقد تطور الوضع الداخلي للقناة ، حيث خضعت في البداية للقانون المصري وقوامه ثلاثة فرمانات : ١٨٥٤، ١٨٥٦، ١٨٦٦ وبموجب هذه فرمانات الثلاثة تحدد وضع القناة القانوني في ثلاث نقاط :

( ١ ) القناة جزء لا يتجزأ من الإقليم المصري.

ب) الوضع الشاذ للشركة العالمية للقناة ، حيث تتمتع بالجنسية المصرية ومركزها الرئيسي في مصر ولكنها تخضع للقوانين الفرنسية الخاصة بالشركات المساهمة Sociétés Anonymes ولها موطن ادارى في باريس وأغلبية رأسمالها فرنسى. وقد حصلت هذه الشركة على إمتياز احتكارى لبناء واستغلال القناة لمدة ٩٩ عاما ولها الحق في فرض رسوم على الملاحة على أن تدفع عائدا لمصر قدره ١٥% Redevance .

ج) مبدأ حرية الملاحة في القناة لجميع السفن دون تمييز ، رغم أن فرمانى ١٨٥٤، ١٨٥٦ قصرا حرية الملاحة على السفن التجارية وحدها ثم تقرر حق للسفن الحربية بضغط من بريطانيا .

#### الوضع الدولي للقناة وتطوره :

بدأ تدويل وضع القناة بإتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ولكن سبقها الإعلان الدولي لعام ١٨٧٢ حول وضع القناة وقت الحرب وذلك عقب الحرب الألمانية الفرنسية حيث تقرر عدم إغلاق القناة في وجه الدول المحاربة فتأكد هذا المبدأ في الاعلان الدولي المذكور، وتشكلت بموجبه اللجنة الدولية لتسوية حقوق الملاحة في القناة وتضم الإمبراطورية النمساوية - المجرية - بلجيكا - اسبانيا - فرنسا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا - هولندا - روسيا - السويد - النرويج وتركيا. وصدر إعلان جماعى يؤكد مرة أخرى حرية الملاحة للسفن الحربية حتى في أوقات الحرب.

ولكن في عام ١٨٧٧ أثيرت مسألة وضع القناة في حالة حرب تكون فيها مصر أو تركيا طرفا وذلك بمناسبة الحرب التركية - الروسية. وقد نجحت الدبلوماسية البريطانية في الحصول على التزام روسيا بعدم نقل العمليات الحربية إلى منطقة القناة أو المرور فيها.

ثم صار لبريطانيا السلطة التامة بعد إحتلالها مصر عسكريا عام ١٨٨٢ وقد بذلت الدول الأوروبية وفي مقدمتها فرنسا ضغوطا شديدة لوضع نظام دولى للقناة لا تتفرد به بريطانيا فبادرت بريطانيا عام ١٨٨٢ بدعوة الدول البحرية الكبرى إلى مؤتمر يقرر ضمان حرية الملاحة فى القناة وانعقد هذا المؤتمر فى مايو ١٨٨٨ وأبرم إتفاقية القسطنطينية فى ٢٩/١٠/١٨٨٨ التى وقعت عليها تسع دول من أعضاء اللجنة الدولية المشار إليها عدا السويد والنرويج واليونان وبلجيكا وأضيف إليها ألمانيا.

لم توقع مصر لأنها كانت جزءا من الدولة العثمانية. وقررت الإتفاقية فى المادة الأولى أن تظل القناة مفتوحة فى أوقات السلم والحرب لجميع السفن التجارية والحربية دون تمييز بين الدول وألزمت الإتفاقية مصر وتركيا بضمان إحترام أحكامها وقد تم ترضية الحكومة الفرنسية خاصة بعد الوفاق الودى البريطانى الفرنسى فى ٨/٤/١٩٠٤ وبالتأكيد حرية الملاحة من جانب الحكومة البريطانية كما تأكد هذا الحق فى الإتفاقية البريطانية المصرية فى ١٩٢٦ وفى الإتفاق المصرى البريطانى للجلاء فى ١٩/١٠/١٨٥٤ حيث أسندت حماية القناة إلى القوات المصرية بدلا من البريطانية.

وقد عمدت مصر منذ عام ١٩٤٨ إلى منع السفن الإسرائيلية من المرور فى القناة رغم مطالبة مجلس الأمن بحرية الملاحة فى ١/٩/١٩٥١ وفى عام ١٩٥٦ أممت مصر الشركة العالمية لقناة السويس ، وأغلقت مصر الملاحة فى القناة بسبب العدوان الثلاثى.

فى ١٢/١٠/١٩٥٦ إقترح مجلس الأمن على مصر قبول المبادئ الست التالية وهى: حرية المرور دون تمييز، احترام السيادة المصرية، حظر أى تدخل سياسى فى إدارة القناة، تحديد رسوم المرور بالاتفاق بين مصر ومستخدمى القناة وتخصيص جزء من موارد القناة لتحسينها ، وأخيرا تسوية المنازعات بين مصر والشركة عن طريق التحكيم.

أما مصر التي لم تقبل مقترحات مجلس الأمن لأسباب تاريخية ووطنية ، فقد أصدرت إعلانا من طرف واحد في ٢٤/٤/١٩٥٧ هو الذي يحكم الوضع القانوني للقناة حتى الآن؛ إعترفت مصر في هذا الإعلان بسريان إتفاقية القسطنطينية ، كما حددت فيه مصر فهمها لحرية الملاحة وحقتها في الدفاع عن القناة ومنع الملاحة في وجه الدول التي تكون مصر في حرب معها مثل إسرائيل ، وظل هذا الوضع قائما حتى إبرام إتفاقية السلام عام ١٩٧٩ ، حيث قررت المادة الخامسة الفقرة الأولى حق المرور الحر للسفن الإسرائيلية وإليها .

وأصدرت مصر إعلانا آخر في ١٨/٧/١٩٥٧ قبلت فيه الإختصاص الإلزامي لمحكمة العدل الدولية في أى نزاع ينشأ حول تطبيق إعلان أبريل وإتفاقية القسطنطينية .

### (٢) قناة بنما :

تربط قناة بنما بين المحيطين الهادى والأطلسى ، وكانت تقع في أراضى كولومبيا وترجع فكرة بناءها إلى عام ١٨٥٠ وفى ١٩/٤ من ذلك العام وقعت إنجلترا والولايات المتحدة إتفاقية Clayton-Bulwer احتفظت فيها بريطانيا بحقوق على قناة المستقبل .

وفى ١٨٨٢ منحت حكومة كولومبيا إمتياز إنشاء القناة إلى شركة فرنسية مستشارها ديليسبس ثم أفلست الشركة ، وتخلت عن الإمتياز ، وحلت محلها الحكومة الأمريكية بعد أن غيرت سياسة كولومبيا وأبرمت مع بريطانيا إتفاقية فى ١٨/١١/١٩٠١ لتحل محلها .

ولكن حكومة كولومبيا رفضت نقل الإمتياز مما دفع الحكومة الأمريكية إلى تحريض بنما على الإنفصال فى ٢/١١/١٩٠٢ حيث تقع القناة فى أراضيتها ثم عقدت إتفاقية مع بنما فى ١٨/١١/١٩٠٢ بعد الانفصال بأسبوعين وتم حفر القناة بطول ٨١ كيلومترا عام ١٩١٤ .

تطور الوضع القانوني لقناة بنما الذي نظمته إتفاقيات متعددة وكلها إتفاقيات ثنائية على خلاف قناة السويس وهذه الإتفاقيات هي:

(١) إتفاقية ١٨ نوفمبر ١٩٠١ المعروفة باسم إتفاقية Hay-Pauncefote التي اعترفت فيها بريطانيا بالحكومة الأمريكية بحق إدارة القناة والدفاع عنها مقابل حرية المرور للسفن التجارية والحربية في أوقات السلم والحرب ، وقد احترمت واشنطن ذلك إلا أنها خلال الحربين العالميتين قررت لنفسها حق الرقابة على السفن العابرة في القناة .

(٢) إتفاقية ١٨/١١/١٩٠٣ المعروفة باسم Hay-Bunau-Varilla حيث تقرر عدد من الحقوق للولايات المتحدة تتعلق بالاستخدام والاحتلال والاشراف الدائم على منطقة قدرها ١٠٠٠ هكتار والاحتكار الدائم لبناء وإدارة القناة وكافة وسائل الاتصال عبر البرزخ، والحق في تأمين الدفاع العسكري عن القناة ، وبناء التحصينات العسكرية اللازمة وحق التدخل العسكري لضمان استخدام بنما.

ومقابل ذلك تدفع الحكومة البريطانية لبنما عشرة مليون دولار وإيجارا سنويا قدره ربع مليون دولار ، ومنذ عام ١٤ حاولت بنما تعديل إتفاقية ١٩٠٣ ، فلما تواضعت الأهمية الإستراتيجية للقناة في أواخر السبعينات وبعد ١٢ سنة من المفاوضات أمكن إبرام إتفاقيتي قناة بنما في ٧/٢/٧٤ و٧/٩/٧٧ .

وأهم هذه الإتفاقيات هو النقل التدريجي لإدارة القناة إلى بنما بحيث تستقل بها عام ٢٠٠٠ على أن يتم إدارة القناة حتى ذلك الحين بمعرفة لجنة أمريكية تتمتع بالحصانات والامتيازات الدبلوماسية، وتستعيد بنما من حيث المبدأ ممارسة سيادتها وسلطانها على أراضيها بما في ذلك استخدام موانئها وغيرها وأن توظف استقلال القناة في التنمية الاقتصادية على أن

تحتفظ الولايات المتحدة حتى نهاية هذا القرن بالمسئولية الرئيسية في الدفاع عن القناة ، وقد بدأ سريان إتفاقيات ١٩٧٧ في ١/١٠/١٩٧٩ ولكن بعد أن أورد الكونجرس عند التصديق عليها تحفظات وتفسيرات أثرت تأثيرا شديدا على روح الإتفاقية.

### (٣) قناة كييل : (Kiel)

ويسمىها الألمان قناة الإمبراطور غليوم، حفرتها ألمانيا نفسها فيما بين ١٨٨٥ إلى ١٨٩٥ على مسافة طولها ٩٨ كيلومترا وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال. وحتى عام ١٩١٩ كان استخدام القناة وإدارتها يخضع للتنظيم الداخلي الألماني ، غير أن هزيمة ألمانيا في الحرب الأولى تسبب في تدويل القناة بموجب المواد ٢٨٠ إلى ٢٨٦ من معاهدة فرساي.

وتلتزم ألمانيا في ظل ذلك الوضع بفتح القناة على قدم المساواة لكافة السفن التجارية والحربية للدول التي يقوم السلام معها على أن يكون من حق ألمانيا اتخاذ إجراءات نظامية في مجال البوليس والجمارك والحماية الصحية واستيراد وتصدير السلع.

ولضمان حرية المرور ألزمت المادة ١٩٥ من معاهدة فرساي ألمانيا بتدمير التحصينات القائمة في منطقة القناة. وفي عام ١٩٣٦ أنهت ألمانيا أحكام معاهدة فرساي ومنها مايتعلق بالقناة ولكن أعيد العمل بها بعد هزيمة ألمانيا عام ١٩٤٥ .

ومما يذكر أن المحكمة الدائمة للعدل الدولي ، قد أكدت في حكمها الصادر في ١٧/٨/١٩٢٣ في قضية ومبلدون سمو أحكام معاهدة فرساي على القوانين الألمانية الصادرة عام ١٩٢٠ والمقررة لحياد القناة في المنازعات المسلحة والتي استندت إليها ألمانيا في رفض السماح لسفينة ومبلدون البريطانية الناقلة للأسلحة الي بولندا خلال صراعها مع الاتحاد

السوفيتى. وأكدت المحكمة ولو بشكل ضمنى وجود نظام قانونى عام للقنوات يؤكد حرية إستخدامها .

### مصر وقانون البحار:

تطل مصر على البحرين المتوسط والأحمر فيما يزيد على ألفى كيلومترا بما فى ذلك خليج العقبة، ومن ثم فلها مصالح بحرية واسعة، ولذلك لم ينقطع إهتمام مصر بالحركة الدولية لتقنين قواعد قانون البحار ، وبشكل خاص مشاركتها فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذى أقر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ ، وصدقت مصر عليها بالقرار الجمهورى رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٣ ، وأودعت وثيقة تصديقها والإعلانات التى أصدرتها لدى الأمم المتحدة.

#### ويتلخص موقف مصر فى قانون البحار فيما يلى :

(١) حددت مصر بحرها الإقليمى بأشئ عشر ميلا بحريا ولكنها لم تحدد خط الأساس الذى يقاس منه فى البحرين ووعدت بنشر الخرائط الخاصة بذلك، كما قررت ٢٤ ميلا بحريا عرضا للمنطقة المتاخمة.

(٢) أعلنت مصر أنها ستخضع مرور السفن النووية وما فى حكمها فى بحرها الإقليمى بالإذن المسبق ، رغم أن الإتفاقية قد سكنت عن ذلك وإن كانت قد ألزمت هذه السفن النووية خلال ممارستها حق المرور البرئ فى البحر الإقليمى أن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية ما قرره الإتفاقيات الدولية بالنسبة لها.

(٣) أما فيما يتعلق بمرور السفن الحربية ، فقد إستندت مصر إلى خلو الإتفاقية من نص صريح يمنع الدولة الساحلية من طلب الإخطار المسبق وقررت ضرورة هذا الإخطار قبل ممارسة المرور البرئ .

(٤) أما بالنسبة للملاحة فى مضيق تيران وخليج العقبة فقد أعلنت مصر

أن نظام المرور فيهما سوف يجمع بين المحافظة على مصالح مصر والتزامها بمعاهدة السلام مع إسرائيل. والأصل أن ينطبق نظام المرور البرئ على المضيق ، إلا أن المادة ٢/٥ من معاهدة السلام قد وضعت نظاما للمرور العابر الذي يستخدم في المضائق المخصصة للملاحة الدولية وهو نظام يختلف عن نظام المرور الحر الخاص بأعالي البحار.

(٥) أعلنت مصر مسافات المنطقة الاقتصادية بينها وبين الدول الأخرى على البحرين المتوسط والأحمر. في البحر المتوسط ٢٠٨ ميلا بحريا بين مصر وكريت ومثلها بين مصر ورودرس، و٢٤٧ ميلا بحريا بين مصر وقبرص، ٢٠٧ ميلا بحريا بين مصر وتركيا. وبذلك يتراوح إتساع المنطقة الاقتصادية بإعمال خط الوسط بين ١٥٨ و ٩٦ ميلا بحريا ، أما في البحر الأحمر فيتراوح إتساعها بين ٤٥ و ٨٥ ميلا بحريا .

(٦) أعلنت مصر قبولها لتسوية المنازعات الخاصة بتفسير أو تطبيق الإتفاقية عن طريق التحكيم، كما أعلنت أنه عند الخلاف بين النص العربي للإتفاقية والنصوص الأخرى فإنها ستأخذ بالمعنى الذي يوفق على النحو الأمثل بين النصوص الرسمية المختلفة للإتفاقية. ومعنى ذلك أن مصر لا تأخذ بقاعدة النص المرجح .