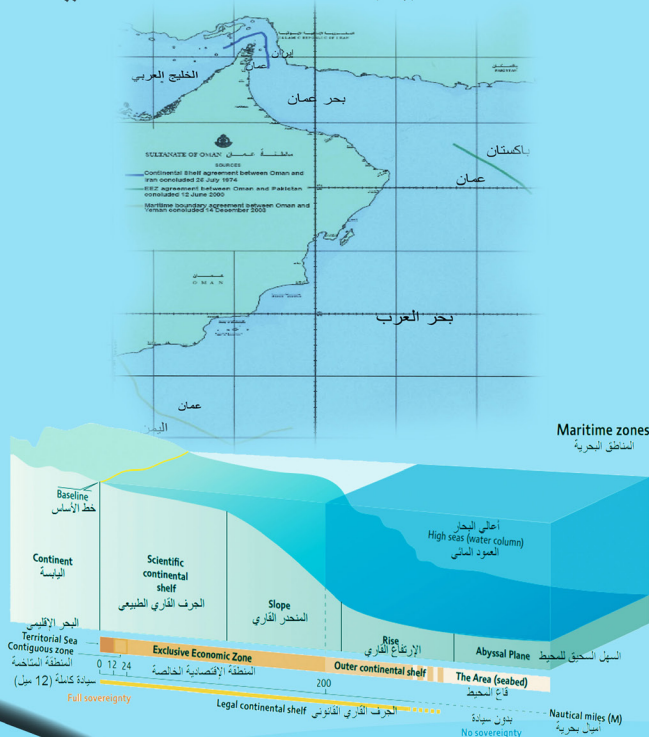


البحر الإقليمي العماني

الدكتور علي بن أحمد العيسائي



الكتاب: البحر الإقليمي العماني

المؤلف: الدكتور علي بن أحمد العيسائي

الطبعة الأولى 2019

الطبعة الثانية 2024

جميع الحقوق محفوظة للمؤلف



<http://lubannews.com>



+96899260386

+96871117037



lubanbook@gmail.com

(سلطنة عمان - مسقط)

رقم الإيداع: 795 / 2019

رقم الإيداع الدولي (ISBN):

978-99969-4-212-9

خط العنوان: عبدالله بن خميس العبري

التصميم الداخلي والغلاف: أحلام الرحبي

مَوْسُوعَةُ عُثْمَانَ وَقَانُزِ الْبَحْرِ



البحر الإقليمي العماني



كم اسعدني أن أطلع علي مقدمة ثرية لمؤلف في طريقه الي عيون القراء وعقولهم ، وخاصة من العرب ، يعالج العلاقة بين عمان وقانون البحار ، كتبه سفير عمان بالقاهرة السفير الاخ والصديق الدكتور علي بن احمد العيساني .

كان استاذنا وصديقنا بطرس بطرس غالي يقول إن حروب المياه قادمة .. لن يكون هناك حروب نפט او غاز فهذه الامور محمية بالكثير من التحالفات تدعمها مجموعة معتبرة من التفاهات . أما المياه وتحدياتها النابعة من ندرتها ومن التصاعد في عدد سكان الارض وتزايد احتياجاتهم منها ، فسوف تثير في القرن الحادي والعشرين خلافات كثيرة وربما تؤدي الي حروب حقيقية بين دول المصب والمنبع وما بينهما .

ومن هنا فان الاستعداد لعصر تلعب فيه السياسات والاقتصاديات الخاصة بالمياه ، بحراً وانهاراً ، دوراً حيوياً ، يستدعي فهم التطور القانوني ومسار الاطار متعدد الاطراف في هذا الصدد ، بالإضافة الي التأثير المؤكد الذي سوف يجنئه تغير المناخ في موضوع العلاقات المائية والحقوق والالتزامات الحالية والقادمة في اطار "دبلوماسية المياه " التي أراها تفرض نفسها شيئاً فشيئاً ومرحلة وراء مرحلة .

وفي وطننا العربي ، مشاكل المياه بارزة تفرض نفسها علي الاجندة الاقليمية .. نهر النيل .. سد النهضة .. حقوق مصر المائية والتي تتصل بحياة مصر والمصريين ، وكيف يمكن الحفاظ عليها مع الحفاظ علي حق اثيوبيا والاثيوبيين في التنمية والتطور . وكذلك مشكلة مياه الفرات بين تركيا وكل من سورية والعراق وتداخل التطلعات التركية الاقليمية مع حقوق الدولتين العربيتين وشعبيهما في الحياة وضمن وسائلها في اكثر من مجال يأتي علي رأسه الزراعة والامن الغذائي ، بل يأتي علي سلم اولويات حياة الناس ومتطلباتها واسلوبها في البلدين العربيين الشقيقين .

أما مؤلفنا الذي يسعدني ان اكتب مقدمته اليوم ، فيتحدث في رصانة وعن علم عن عمان وقانون البحار .

وكما نعلم فان بين عمان والبحار علاقة وثيقة ، وصديق المؤلف حين أكد ان العنصر الرئيسي في تاريخ عمان هو ارتباط وتبعية البحر للبابسة ، إذ شكلت الصحراء ظهيراً لعمان ، بينما كان البحر الركيزة الاساسية التي شكلت الحياة الحضارية والسياسية والاقتصادية بل العسكرية عبر تاريخ عمان كله .

يصول السفير المؤلف ويجول بين جغرافيا عمان وتاريخها ، مثلما يصول ويجول بين دفتي قانون البحار واتفاقاته ومفاهيمه وتطوره . يعالج كل ذلك بكفاءة والممارس وعمق الدارس .

اننا في العالم العربي نحتاج الي الاجبار في ثقافة المياه ، وفهم ومتابعة مجاريها ومراسيها ، وكذلك اتقان دبلوماسيتها .

نعم ان الكتاب الذي بين يدي القارئ الآن يمثل اسهاماً مهما علي هذا الطريق ، وازضافة قيمة لأدبياته اهني عليها المؤلف واتمنى له مزيداً من التوفيق .

عمرو موسى
٢٠١٩

المقدمة



يعتبر البحر الإقليمي أحد أهم المجالات البحرية للدولة الساحلية، إن لم يكن أهم هذه المجالات على الإطلاق، والتي تتكون بالإضافة إلى البحر الإقليمي من المياه الداخلية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وأخيراً الجرف القاري. كما توجد مجالات أخرى وظيفية أو تخصصية حمائية مثل منطقة الصيد الخاصة والمنطقة البيئية الخاصة.

ويعتبر البحر الإقليمي والمياه الداخلية هما أقدم هذه المجالات البحرية من جانبي النشأة والتنظيم، والذان يُشكّلان الإقليم البحري للدولة الساحلية مقارنةً بالإقليم البرّي، وللدولة سيادة كاملة - مبدئياً بإستثناء المرور البرّي - عليهما مقارنةً بالحقوق السيادية أو حقوق الولاية التي تكون على مجالات المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. وإذا كانت المياه الداخلية تُعتبر جزء من أراضي الدولة، فإن البحر الإقليمي يُعتبر إمتداداً لإقليم الدولة البرّي، ولها أن تمارس عليه سيادة كاملة مبدئياً إنطلاقاً من مبدأ سائد في القانون الدولي منذ القدم يُعتبر الإقليم البحري يتبع الإقليم البرّي، ولا يحد هذه السيادة سوى المرور البرّي.

وقد عالجت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 البحر الإقليمي

البحر الإقليمي العماني

في الجزء 2 تحت عنوان البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في ثلاثة فروع من الفروع الأربعة في هذا الجزء، أما الفرع الرابع والأخير فقد عالج المنطقة المتاخمة في مادة وحيدة هي المادة 33.

فالفرع 1 بعنوان أحكام عامة إشتمل على مادة واحدة هي المادة 2 بعنوان النظام القانوني للبحر الإقليمي وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، ولقاعه وباطن أرضه، والتي نصت على: ”

1 - تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، أو مياها الأرخيلية، إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يُعرف بالبحر الإقليمي.

2 - تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

3 - تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.“

أما الفرع 2 بعنوان حدود البحر الإقليمي المواد من 3-16 فقد تناول مختلف قضايا حدود البحر الإقليمي، بدايةً من عرضه حيث نصت المادة 3 على: ”لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً“، مروراً بحده الخارجي، وتعريف خط الأساس العادي، وإستخدام خط الأساس بالنسبة للشعاب المرجانية، والأسس القانونية في إستخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة وإنهاءً بكيفية تبيان والإعلان عن وضع خطوط الأساس على الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية.

وأخيراً فإن الفرع 3 المواد من 17-32 فقد عالج مختلف مسألة المرور البري في مياه البحر الإقليمي والذي يُعتبر قيداً على سيادة الدولة الساحلية.

المقدمة

وبالنسبة لعمان فقد عملت على إصدار القوانين والتشريعات التي من شأنها إخضاع بحرها الإقليمي لسيادتها الوطنية حمايةً لمصالحها الوطنية وإنّفاعاً بثرواتها الحية وغير الحية المختلفة. وكان أولى خطوات التنظيم للبحر الإقليمي العماني المرسوم الصادر بتاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك، ثم تلاه المرسوم رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10⁽¹⁾ والجاري العمل به حتى الآن كقانون، جاءت المادة الأولى منه: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية".

سعت عمان بالإضافة لإخضاع بحرها الإقليمي للسيادة العمانية إلى مد وتوسيع هذا البحر بما يسمح به القانون الدولي، وفي سبيل ذلك مدته إلى 12 ميل بحري ابتداءً من عام 1972 بناءً على المرسوم المؤرخ في 1972/7/17 المشار إليه في المادة (2) وأكّده في المادة الثانية من المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 التي نصت: "يتمتد البحر الإقليمي لسلطنة عمان مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً (22224) متراً باتجاه البحر"، وأخذت بحد أعلى المد لقياس خط الأساس العادي، كما أنها أخذت بنظام خطوط الأساس المستقيمة في أربع مناطق من الساحل العماني، وهذا النظام لاقى معارضة من الولايات المتحدة الأمريكية، ومرد هذه المعارضة نظام خطوط الأساس المستقيمة المقامة حول الجزر في مضيق هرمز، وقد سبق تفصيل ذلك في كتاب المياه الداخلية العمانية.

وتبقى مسألة المرور في البحر الإقليمي العماني مسألة جوهرية ومن أهم

1. الجريدة الرسمية رقم 211 بتاريخ 1981/2/15، ص.ص. 20-21.

البحر الإقليمي العماني

القضايا به والتي سيتم مناقشتها في كامل ثنايا هذا الكتاب بسبب وجود مضيق هرمز. وهذه المسألة مهمة ليس فقط بالنسبة لعمان، صاحبة الشأن الأول، لكنها للدول الأخرى سواء الإقليمية المطلة على سواحل الخليج العربي أو الدول الأخرى خاصةً الدول الكبرى. وتتجلى في مسألة المرور هذه أوضاع صور تجاذب السيادة بين عمان وغيرها من الدول وكذلك مختلف أشخاص القانون الدولي كالمنظمات الدولية. وفي التعامل مع المرور في المضيق تختلط وتتشابك القضايا القانونية مع السياسية وتختلف في الممارسة العملية عن النظرية لدرجة، كما سنرى، تصبح المسائل غير مفهومة بالمنطق القانوني وحده، ولا بد من البحث عن السبب الحقيقي خلف استخدام المبررات القانونية أو غيرها ألا وهو تضارب المصالح الوطنية لهذه الدول المستخدمة للمضيق.

تعتمد مسألة المرور في البحر الإقليمي العماني بناءً على تقسيم جغرافي أو مكاني بين المرور في البحر الإقليمي خارج مضيق هرمز وهو كغيره من البحار الإقليمية وينطبق عليه مبدأ المرور البرئ، والمرور داخل أو خلال مضيق هرمز وهذا ما يختلف وتتصادم حوله الرؤى القانونية والمصالح السياسية. فبالنسبة لمرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي العماني خارج مضيق هرمز فهو كغيره من البحار الإقليمية للدول الساحلية الأخرى ينطبق عليه المرور البرئ حسب القانون الدولي عرفاً وما جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وكذلك في القانون الوطني العماني بناءً على المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 وغيره من القوانين. وتتعامل عمان مع المرور البرئ، سواء كان ذلك خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وتقديمها لإعلان يلخص المرور البرئ في البحر الإقليمي عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

المقدمة

أو من خلال قوانينها الوطنية يتضح منه رغبتها في تقليص أثر ذلك على أمنها وسيادتها إلى أقل درجة ممكنة تسمح بها الظروف القانونية والسياسية، فهي تطلب تصريح مسبق لمرور السفن العسكرية الأجنبية والسفن النووية أو التي تحمل شحنات خطيرة. وهذا ما دعا الولايات المتحدة الأمريكية لتقديم احتجاجاً رسمياً لدى الحكومة العمانية كما سنرى عند تناولنا لهذا الموضوع.

أما بالنسبة للمرور داخل مضيق هرمز فيتضح عدم تجانس القوانين الوطنية العمانية التي تؤكد على حق المرور البرئ على كامل بحرها الإقليمي دون تمييز بين المرور في البحر الإقليمي العادي والبحر الإقليمي المشكل لمضيق هرمز. بينما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جاءت بمبدأ حق المرور العابر بالنسبة للمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية سواء كانت داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية أو لا. وكانت الموافقة على هذا النوع من المرور هو أحد بنود ما يطلق عليه الصفقة بحيث توافق الدول الكبرى على توسيع البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً وباستحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة مقابل إقرار مبدأ المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وهذا المبدأ هو مبدأ جديد جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لأول مرة حيث خصصت له الجزء 3، المواد من 34-45، وبه حرية أكبر للسفن العابرة مقابل تقليص أكبر لسيطرة الدولة الساحلية عليه مقارنةً بالمرور البرئ، كما سيتم تفصيله داخل الكتاب.

وداخل هذا التقسيم المكاني في البحر الإقليمي العماني المشكل لمضيق هرمز، فهناك تقسيم مكاني آخر وهو مناطق مسارات فصل المرور، والتي أنشأتها المنظمة البحرية الدولية IMO بالتعاون مع الحكومة العمانية وذلك لتنظيم

البحر الإقليمي العماني

عملية المرور في المنطقة الأضيق وسط المضيق. وتتكون هذه المسارات من مسار داخل من بحر عمان للخليج العربي شمالاً وبعرض ميلين بحريين، ومسار خارج من الخليج العربي إلى بحر عمان في الجنوب وبعرض ميلين بحريين أيضاً وبينهما فاصل أممي بعرض ميل بحري واحد. والمرور خلال هذه المسارات يتبع قواعد معينة أكثر تحديداً مثل المرور خلالها فقط في الإتجاه المحدد وعدم الدخول لها والخروج منها إلا في حالات الطوارئ.

وكأن المرور في هذا الجزء يتضمن نوعين من المرور وهما المرور العابر والمرور ضمن فصل المسارات بالإضافة إلى النوع الأول وهو المرور البرئ المطبق على البحر الإقليمي خارج المضيق.

ومن الناحية القانونية فإنه بتصديق عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والذي تم في 1989/8/17، فإن أحكام الإتفاقية حول تطبيق نظام المرور العابر على مياه مضيق هرمز تكون ملزمة. وهذا يدعو عمان لتعديل قوانينها الوطنية بما يتوافق مع أحكام هذه الإتفاقية وتطبيق نظام المرور العابر على عملية المرور في مياه المضيق.

ويمكنها معالجة المحافظة على سيادتها والمحافظة على مصالحها الحيوية في المضيق بوسائل أخرى، غير مخالفتها للقانون الدولي من الناحية القانونية والتصادم سياسياً مع قوى عالمية لها مصالحها في المضيق. ومن ضمن هذه الوسائل هو تحديد طول مياه المضيق بمسافة معينة، وقد يكون بالتعاون مع إيران الدولة المشاطئة الأخرى للمضيق، أو أن تحتاج أن إنطباق المرور العابر هو على مسارات المرور المعينة بالتعاون بينها وبين المنظمة البحرية الدولية وليس على المياه المحيطة بمنطقة شبه جزيرة مسندم والتي يقع وسطها المضيق.

أما من الناحية الواقعية فإن عمان وإن كانت لم تُشر إلى المرور العابر

المقدمة

في المضيق في قوانينها الوطنية فإنها من الناحية الفعلية أو الواقعية تطبق مقتضياته، فلم يسبق أن مارست عمان أي تصرف يخالف ذلك أو أن تطلب أي تصريح مسبق لمرور المضيقي.

ما تقدم هو عبارة عن الجانب القانوني فيما يتعلق بمسألة المرور في مضيق هرمز لكن يبقى المضيق محط أنظار وإهتمام محلي وإقليمي ودولي وتتشابك فيه القضايا القانونية والإستراتيجية والسياسية والعسكرية والمصالح لكثير من الأطراف. فإيران وهي الدولة المشاطئة الأخرى للمضيق تستخدم الجوانب القانونية وغيرها في تعزيز مصالحها وسيادتها تجاه مصالح الدول الأخرى فيه. فقد أقامت نظام خطوط أساس مستقيمة حول الجزر والرؤوس البرية المحيطة بالمضيق من جانبها وأخضعت هذه المياه لكونها مياه داخلية أو بحر إقليمي لسلطتها القانونية، وهي تستخدم المضيق في الصراع مع دول الخليج والدول العربية الأخرى خاصة فيما يتعلق بالملف النووي الإيراني. وعلى الصعيد الإقليمي فإن المملكة العربية السعودية عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تقدمت ببعض الإعلانات وكان الإعلان رقم 4 منها ينص على أن تطبيق نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ينطبق أيضاً على الملاحة فيما بين الجزر القريبة من هذه المضائق أو المرتبطة بها، خصوصاً في حال ما تكون الممرات البحرية المستخدمة في الدخول على المضيق أو الخروج منه، والمحددة من قبل المنظمة الدولية المختصة، تقع على مقربة من هذه الجزر⁽¹⁾. وهذا الإعلان يقصد به المياه بين الجزر العمانية في المضيق. كما

1. Law of the Seas: Declarations or Statements with respect to the U.N. convention on the law of the sea and to the Agreement relating to the implementation of part XI at the U.N. convention on the Law of the Sea, New York, U.N., 1989, p. 62

وسيشار للمصدر لاحقاً بـ: Declarations or Statement upon UNCLOS ratification

البحر الإقليمي العماني

يقصد به الجزر الإيرانية والجزر الإماراتية المحتلة من قبل إيران وهي جزر طمب الكبرى، وطمب الصغرى، وأبو موسى.

أما على المستوى الدولي فإن الولايات المتحدة الأمريكية إحتجت لدى الحكومة العمانية⁽¹⁾ على نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية ومنها النظام المقام على الجزر العمانية في المضيق، كما قدمت إحتجاجاً آخر على الموقف العماني من طلب التصريح الدبلوماسي المسبق للسفن والقطع العسكرية للمرور في البحر الإقليمي العماني. وهي كذلك تصر على تطبيق نظام المرور العابر على المرور في مضيق هرمز رغم أنها كانت ليست عضو في الإتفاقية ولم تصادق عليها بعد. وهذا يعيدنا إلى ما تم ذكره في بداية الحديث عن مسألة التعامل مع المرور في مضيق هرمز بحيث تختلط القضايا القانونية بالسياسية ويختلف التطبيق العملي عن النظري بهدف تحقيق المصالح الوطنية للدول المطلة أو المستخدمة له. فعمان وهي دولة عضو في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لا تطبق في قوانينها مقتضيات هذه الإتفاقية المتمثلة في تطبيق نظام المرور العابر الذي جاءت به. وهي تطبق العرف الدولي ومقتضيات إتفاقية جنيف لعام 1958 في ذلك بينما الولايات المتحدة الأمريكية، وهي دولة كانت ليست عضو في هذه الإتفاقية، تصر على تطبيق نظام المرور العابر الذي جاءت به وليس العرف الدولي (الكلام هنا في الفترة الزمنية محل النقاش).

إن كتاب البحر الإقليمي العماني هذا هو ثاني كتب موسوعة عمان وقانون البحار والتي تشمل كذلك كتب المياه الداخلية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة

1. قدم الإحتجاج بمذكرة دبلوماسية رقم 606 بتاريخ 1991/8/12. أنظر:

Limits in the Seas, No. 113, Djibouti-Oman straight Baseline claims, Washington, US Department of State, April 22 1992,, P. 15

المقدمة

الإقتصادية الخالصة، والجرف القاري في جزئين، والحدود البحرية العمانية. وقد كانت هذه الموسوعة أطروحة دكتوراة قدمتها في جامعة المنار بتونس تحت عنوان ((عمان وقانون البحار، دراسة لمجالاتها البحرية)).

يعتبر البحر الإقليمي العماني نموذجاً ممتازاً للدراسة من الناحيتين النظرية في القانون الدولي للبحار لإشتماله على مختلف القضايا المثارة المتعلقة بالبحر الإقليمي، ومن الناحية التطبيقية من حيث إنطباق هذه القضايا النظرية على البحر الإقليمي العماني والقوانين الوطنية العمانية وكيفية التعامل معها على الواقع.

وسوف يتم دراسة قضايا البحر الإقليمي العماني في هذا الكتاب اعتماداً على منهج ما يعطيه القانون الدولي للبحار لسلطنة عمان من سيادة وسيطرة على بحرهما الإقليمي في مواجهة تجاذب هذه السيادة والسيطرة من قبل الدول الأخرى والمنظمات الدولية وذلك من خلال بايين. الأول يناقش تحديد الإطار المكاني أو تعيين حدوده، والثاني يتناول النظام القانوني الذي يحكمه، إنطلاقاً من القانون الدولي للبحار والقوانين الوطنية العمانية.

والله ولي التوفيق

الباب الأول

حدود البحر الإقليمي العماني

لمعرفة حدود البحر الإقليمي نحتاج أولاً إلى معرفة بداية مكان قياسه أو الحد الداخلي له، وهو خط الأساس الذي يُقاس منه. وقد سبق دراستها بنوعيتها؛ خط الأساس العادي وخطوط الأساس المستقيمة في كتاب المياه الداخلية. ثانياً معرفة الحد الخارجي أو عرض البحر الإقليمي الذي تبعد كل نقطة عليه مسافة 12 ميل بحري عن خط الأساس الذي يُقاس منه حسبما جاء في المادة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وفي حالة وجود دولة مقابلة للدولة الساحلية تبعد 24 ميل بحري أو أقل أي ضعف مسافة البحر الإقليمي للدولتين، فإنه لا بد من تعيين حدود للبحر الإقليمي مع تلك الدولة المقابلة وهذه الحالة توجد في عمان كما سنرى لاحقاً (فصل أول)، وأخيراً معرفة حدوده الجانبية مع الدول المجاورة⁽¹⁾ (فصل ثان).

1. Brown (E.P.), The International Law of the Sea, vol. 1, Introductory Manual, Dartmouth, U. K., 1994, P. 43

الفصل الأول

الحد الخارجي أو عرض البحر الإقليمي

أصدرت عمان مرسوماً بتاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك حددت فيه عرض البحر الإقليمي بمسافة 12 ميل بحري ثم عدلته بالمرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة والذي ألغى المرسوم السابق وجاءت المادة الثانية منه لتؤكد مسافة 12 ميل بحري: "يمتد البحر الإقليمي لسلطنة عمان مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً (22224) متراً باتجاه البحر وتقاس حسب المعايير والقواعد أدناه:

(أ) أن الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو خط كل نقطة عليه تبعد مسافة إثني عشر ميل بحري من أقرب نقطة على خط الأساس.

(ب) فيما عدا ما نص هذا المرسوم على إستثنائه، فإن خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى خط المياه على إمتداد ساحل الأرض الرئيسية أو الجزر أو الصخور.

(ج) أن حكومة سلطنة عمان سوف تصدر إعلاناً تحدد فيه طريقة إستخدام خطوط الأساس المستقيمة التي تحدد الخطوط الأساسية في أي جزء من أجزاء ساحل سلطنة عمان وكذلك خطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه بين الجزر وساحل الأرض الأساسية وأن أي خط بهذه الصفة يُعتبر خط الأساس."

البحر الإقليمي العماني

هذا التحديد لعرض البحر الإقليمي العماني يتوافق مع نص المادة 4 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي جاءت: "الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بُعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساوياً لعرض البحر الإقليمي". أما المادة 3 من الإتفاقية فحددت عرضه بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً.

وإذا كان الأصل حسب القانون العماني لعرض البحر الإقليمي العماني هو 12 ميل بحري كما أشرنا أعلاه إلا أن عرض هذا البحر في مضيق هرمز لا يعادل هذه المسافة نظراً لضيق المسافة في بعض أجزاءه إلى 24 ميل بحري وهي مساحة البحر الإقليمي لكل من عمان وإيران اللتين تتقاسمان السيادة على مياه المضيق. لذلك سنتناول دراسة الحد الخارجي للبحر الإقليمي العماني في مبحثين: تعيين عرضه بالإرادة المنفردة لعمان (مبحث أول) وضرورة تدعيم الإعلان الإنفرادي بإتفاق ثنائي في مضيق هرمز (مبحث ثان).

المبحث الأول

تعيين عرضه بالإرادة العمانية المنفردة

نصت المادة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعنوان عرض البحر الإقليمي على: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الإتفاقية".

وإذا كان تحديد عرض البحر الإقليمي بشكل عام يتم بالإرادة المنفردة للدولة الساحلية إلا أن هنالك قيوداً على الدولة في هذا الجانب هي:

أولاً: إن المادة 3 المذكورة أعلاه من إتفاقية عام 1982 حددت عرضاً لا يزيد عن 12 ميل بحري وإن كانت بعض الدول ما تزال تأخذ بعرض أكبر من 12 ميل بحري لبحرها الإقليمي وخاصةً في أمريكا الجنوبية وبعض الدول الأفريقية مثل الصومال⁽¹⁾.

ثانياً: إن محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية المصايد الأنجلو - نرويجية لعام 1951 قررت أنه إذا كانت عملية تحديد البحر الإقليمي تعتمد على إرادة الدولة بإعلان ذلك التحديد، فإن هذا التحديد لا يكون سارياً في مواجهة باقي الدول إلا حيثما يكون متوافق مع قواعد القانون الدولي⁽²⁾.

1. The Law of the Sea, National Claims to Maritime Jurisdiction, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, U.N., 1992. op. cit., p. 120

2. International Court of Justice (ICJ) Report, Fisheries case (United Kingdom v. Norway), 18 December 1951, p. 132

البحر الإقليمي العماني

ثالثاً: في حالات وجود دولة مقابلة ومجاورة للدولة وتكون المسافة بينها لا تزيد عن عرض البحر الإقليمي لكلا الدولتين أي 24 ميلاً بحرياً فإنه لا بد من إتفاق بين الدولتين لتحديد عرض بحريهما أو ألا يزيد عن عرض البحر الإقليمي لكليهما عن خط الوسط حسب المادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 82 والحالة الأخيرة في عمان سنتعرض لها لاحقاً.

قبل التوصل إلى نص المادة المذكورة في إتفاقية 1982 التي جاءت على أثر المؤتمر الثالث لقانون البحار فإن عرض البحر الإقليمي كان موضوعاً لخلاف كبير بين الدول سواء فيما يتعلق بالممارسات التي تتفاوت بين ثلاثة أميال إلى 200 ميلاً بحرياً⁽¹⁾، أو من خلال المؤتمرات الدولية التي إستهدفت تعيين قواعد قانون البحار. فقد فشل مؤتمر لاهاي عام 1930 في الإتفاق على تحديد عرض البحر الإقليمي، كما عجزا مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار الأول عام 1958 والثاني عام 1960 عن التوصل إلى إتفاق يرضي الجميع في هذا الشأن.

وجاء الإتفاق على قاعدة 12 ميل بحري كعرض للبحر الإقليمي في إتفاقية عام 1982 ضمن صفقة شاملة تتضمن الموافقة على إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة بعرض 200 ميل بحري إضافةً إلى تطبيق نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية⁽²⁾.

1. لمزيد من التفاصيل حول ممارسات الدول أنظر:

The Law of the Sea, National Claims to Maritime Jurisdiction, op. cit.

2. الدغمة (د. إبراهيم)، القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1998، ص. 159. لمزيد من التفاصيل حول الإتفاق الشامل أنظر:

Camino (Hugo) and Molitor (Michael R.), Progressive Development of International Law and the Package Deal, American Journal of International Law, Vol. 79, No. 4, October 1985, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p.p. 871-890.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

ومنذ عام 1972 فإن سلطنة عمان وبالإرادة المنفردة تأخذ بـ 12 ميلاً بحرياً كعرض لبحرها الإقليمي ولكن قبل ذلك التاريخ فإن عرض بحرها الإقليمي غير واضح. لذلك سيتم دراسة هذا المبحث في غموض تشريعي لعرض البحر الإقليمي العماني قبل 1972 (مطلب أول) والأخذ بقاعدة 12 ميل بحري لعرض هذا البحر منذ 1972 (مطلب ثان).

المطلب الأول

غموض تشريعي قبل عام 1972

ليس هنالك قانون أو تشريع عماني قنن عرض البحر الإقليمي العماني قبل عام 1972. إن أول تشريع معروف ومعلن هو المرسوم المؤرخ في 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القارّي والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك⁽¹⁾. بينما ترى أغلب الكتابات التي تتحدث عن البحر الإقليمي العماني إلى أن عرضه ثلاثة أميال بحرية إما بالتبعية، وإن كانت عمان لم تكن مستعمرة بريطانية، إلى إتساع البحر الإقليمي الذي تأخذ به بريطانيا⁽²⁾ المسيطرة على منطقة الخليج⁽³⁾ قبل إنسحابها في عام 1970، أو لتكون قاعدة قانونية عرفية بذلك العرض في منطقة الخليج كما ورد في حكم Lord Asquith في ما يعرف بقضية تحكيم إمارة أبو ظبي عام 1951⁽⁴⁾.

1. Razavi (Ahmed), *Continental Shelf Delimitation and Related Maritime Issues in the Persian Gulf*, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1997, p. 30.

2. حددت بريطانيا عرض بحرها الإقليمي عام 1876 3 أميال بحرية وكانت تعارض على الدوام مد البحر الإقليمي لأكثر من هذا الحد.

أنظر: عامر (د. صلاح الدين)، القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة، 1998، ص 19.

3. من الذين قالوا بذلك: الضحاك (د. إدريس)، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية والثنائية والمتعددة الأطراف، ط 1، دون مكان للنشر، 1987، ص 168. وكذلك:

Amin (Sayed Hassan), *The Legal Regime of the Continental Shelf: with Particular Reference to the Persian Gulf*, Glasgow University, U.K., 1979, p. 276.

4. Young (R), *Lord Asquith and the Continental Shelf*, American Journal of International Law, N. 46, 1952, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p 515. =

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

لكن عند مناقشة كلٍ من الطرفين نرى أنه بالنسبة للطرح الأول القائل بأن عمان تأخذ بقاعدة ثلاثة أميال بحرية كعرض لبحرها الإقليمي⁽¹⁾ لأنها نفس القاعدة والتي تطبقها بريطانيا، نرى أنه بالإضافة إلى أن عمان لم تكن مستعمرة بريطانية فإن هنالك دول في الخليج كانت تحت النفوذ البريطاني وأخذت بعرض لبحرها الإقليمي يختلف عما تأخذ به بريطانيا بثلاثة أميال بحرية كعرض لبحرها الإقليمي. ويمكن الإشارة هنا إلى دولة الكويت التي نالت إستقلالها من بريطانيا

= يتلخص الخلاف الذي رفع للتحكيم عام 1949 بين حاكم أبو ظبي وشركة إنماء بترول الساحل المصالح "Petroleum Development (Trucial Coast) Ltd الذي منحها الحاكم سنة 1939 إمتياز حق التنقيب عن النفط في مناطق بحرية للإمارة وفي عام 1949 منح شركة أمريكية أخرى إمتياز للتنقيب عن النفط فدعت الشركة الأولى عدم أحقية الحاكم منح إمتياز جديد طالما أنه سبق أن منحها الإمتياز لمدة 75 عام وقد حدد Lord Asquish في تحكيمه البحر الإقليمي لأبو ظبي ثلاثة أميال وهي المسافة المعتمدة في منطقة الخليج. 1. قاعدة ثلاثة الأميال البحرية أول من جاء بها الفقيه الايطالي Galiani في مؤلفه المنشور في عام 1782 عن واجبات الدول المحايدة والذي حدد فيه المعيار السابق وهو قذيفة المدفع والذي جاء به الفقيه الهولندي Bynkirshoek عام 1703 الذي إقترح قذيفة المدفع كعرض البحر الذي يعود للدولة الساحلية مشيراً إلى أن سلطة الدولة تتوقف عند المدى الذي تصل إليه قوتها، واخذ بهذا المبدأ في القانون الدولي والإنفاقيات الدولية التي كانت من أوائلها:

- الإتفاقية بين المغرب والولايات المتحدة الأمريكية عام 1785.

- الإتفاقية بين تونس وفرنسا في 1795/5/25 والتي نصت على: "أن المنطقة المحايدة تقاس بقذيفة المدفع سواء كانت المدافع في موقعها الفعلي أم لا".

وتبنت هذه القاعده دول غرب أوروبا لتصبح من القواعد الرئيسية في قانون البحار لقياس البحر الإقليمي رغم أن هنالك بعض الدول تأخذ بأكثر من ثلاثة أميال كعرض لبحرها الإقليمي مثل روسيا القيصرية التي تأخذ بـ 6 أميال من 1906 والدول الإسكندنافية التي تأخذ بـ 4 أميال بحرية ودول أمريكا الجنوبية التي تأخذ 200 ميل لهذا العرض ولمزيد من التفصيل راجع الفصل الأول من كتاب المياه الداخلية العمانية للمؤلف ضمن موسوعة عمان وقانون البحار، وكذلك أنظر في ذلك:

- بريسكوت (ج،ل،ف)، الجغرافيا السياسية للمحيطات، ترجمة محمد علي الأغور وإبراهيم عبد العزيز عمر، مكتبة الفلاح، د.ت، ص.ص. 44-57.

- عامر (د. صلاح الدين)، القانون الدولي الجديد للبحار، م. س، ص 17-20.

البحر الإقليمي العماني

عام 1961 لكنها حددت عام 1948 بحرهما الإقليمي بـ 6 أميال⁽¹⁾ والذي زادته إلى 12 ميلاً بحرياً في عام 1967 كما أن إمارة الشارقة وهي من الإمارات التي تربطها مع بريطانيا إتفاقية حماية قديمة قد أصدرت تشريعاً بشأن البحر الإقليمي عام 1969 قبل الإستقلال عن بريطانيا بمد بحرهما الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً⁽²⁾.

وهنا نرى أنه ليس بالضرورة أن تكون عمان تأخذ بنفس العرض الذي تأخذ به بريطانيا لعرض بحرهما الإقليمي خاصةً في عدم وجود تشريع ينص على ذلك من الجانب العماني. فبالرجوع إلى وثائق الأرشيف البريطاني توجد هنالك رسالة إحتجاج من المقيم السياسي البريطاني في بوشهر إلى وزير الخارجية الإيراني بتاريخ 1937/3/25⁽³⁾ حول إعتراض وتفتيش ثلاث سفن عمانية من قبل الإيرانيين إحداهما على بعد ميلين والثانية على بعد ميل واحد شمال شرق جزيرة سلامه العمانية وسط مضيق هرمز يوم 1937/1/25 وتصف رسالة الإحتجاج أن التفتيش وقع في البحر الإقليمي (لمسقط) ولكن الرسالة لم تُشر إلى عرض هذا البحر أو مكان إنتهائه.

1. الراوي (د جابر ابراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989، ص 88.

2. صدر في 1969/9/10 أنظر نص المرسوم في المرفق رقم (1) من النياي (مطر حامد)، المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة، دبي، دولة الإمارات العربية المتحدة، مؤسسة البيان للطباعة والنشر، 2001، ص 99.

3. Arabian Boundries, Primary documents 1853–1957, Vol. 21, territorial water and seabed claims, Richard Schofield and Gerald Blake (eds), Archive Editions, Redwood Press Ltd, England, 1988, p.p. 50–51.

من المعلوم أن إيران زادت عرض بحرهما الإقليمي في عام 1934 من 3 أميال إلى 6 أميال ولم تعترف بريطانيا بذلك وأصبحت 3 أميال الأخرى والتي كانت تبحر فيها السفن في الخليج وأصبحت بحر إقليمي إيراني مجال التنازع بين إيران من جانب وبريطانيا وبقية دول وإمارات الخليج من جانب آخر.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

أما بالنسبة للطرح الثاني القائل بتكوين عرف خليجي بعرض البحر الإقليمي في دول الخليج بثلاثة أميال وبالتالي فإن عرض البحر الإقليمي العماني هو يطابق ذلك العرض. فبالرجوع إلى التشريعات الخليجية نجد أنه ليس كل دول الخليج تأخذ بقاعدة ثلاثة أميال كعرض لبحرها الإقليمي، فكما رأينا فإن الكويت والشارقة أخذت بعرض 12 ميل بحري منذ الستينات من القرن العشرين، والسعودية أخذت بعرض ستة أميال لبحرها الإقليمي عام 1949 ووسعته إلى 12 ميل عام 1958⁽¹⁾، وإيران أول دولة في الخليج تأخذ بعرض ستة أميال لبحرها الإقليمي 1934 ثم بعرض 12 ميل بحري عام 1959⁽²⁾، أما العراق فقد أخذ بعرض 12 ميل بحري لبحره الإقليمي منذ عام 1958⁽³⁾.

وبالتالي ليس هنالك عرف خليجي بعرض البحر الإقليمي بثلاثة أميال. أما القول بالعرف الضمني وإن صح في فترة من الفترات السابقة إلا أنه يكتشف النفط في الخليج فإن دول الخليج سارعت لمد بحارها الإقليمية وجروفها القارية حتى تستطيع إستغلال الثروة النفطية⁽⁴⁾، وبعد إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة فإن بعض هذه الدول مدت بحارها الإقليمية إلى 12 ميل بحري.

هذا بالنسبة لقاعدة ثلاثة أميال بحرية ولكن ماذا عن الأخذ بقاعدة 6 أميال بحرية كعرض للبحر الإقليمي العماني؟

1. الراوي، م. س. ص 86 .

2. نفس المرجع، ص 85 .

3. المرسوم رقم 435 بتاريخ 1958/11/4، أنظر الضحاك (د.ادريس)، المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، كتاب يضم محاضرات الدورة 5 و6 للمعهد الدبلوماسي العماني، مسقط، 1993، ص 167.

4. الراوي، م. س. ص 85 .

البحر الإقليمي العماني

ليس هنالك قانون أو تشريع عماني منشور وموثق أخذ أو أشار إلى الأخذ بقاعدة ستة أميال بحرية كعرض للبحر الإقليمي العماني بالرغم من أن بعض دول الخليج العربي أخذت بهذه القاعدة كما رأينا، إيران في عام 1934، الكويت عام 1948، السعودية عام 1949، وساد اعتقاد لدى البعض أن دول وإمارات الخليج تأخذ بمسافة ستة أميال بحرية كعرض لبحارها الإقليمية منذ منتصف القرن العشرين⁽¹⁾.

كما أن هناك أمر آخر، فإن كان عرض البحر الإقليمي الأوسع هو غالباً ما يكون لصالح الدول الساحلية، غير الدول البحرية الكبرى، إلا أنه بالنسبة لعمان فإن قلّة عرضه نظراً لتاريخها الملاحي البحري ووضعها الجغرافي فيمكن أن يكون يناسب عمان أكثر من بقية دول المنطقة خاصة قبل الإتساع الواسع لإستغلال الثروات الحية وغير الحية وبالذات إستخراج النفط، لذلك لم تحرص على المسارعة في الإعلان عن مد عرض بحرهما الإقليمي وزيادته كلما سنحت الفرصة لذلك. فعمان كانت دولة ملاحية كبرى في المنطقة غرب المحيط الهندي⁽²⁾، ففي القرن الثامن عشر كانت تتحكم في الممرات البحرية في الخليج⁽³⁾، لذلك من المهم لدولة ملاحية مثلها أن تكون البحار الإقليمية للدول الساحلية الأخرى قليلة الإتساع حتى تسهل الملاحة والتجارة التي تقوم بها. كما أن الوضع الجغرافي لها قديماً عندما

1. النياي، م. س.، ص 11 نقلاً عن :

Arabian Boundaries, Primary documents 1853-1957, Vol. 21, territorial water and seabed claims, Richard Schofield and Gerald Blake (eds), Archive Editions, Redwood Press Ltd, England, 1988, p. 98.

2. راجع في ذلك: عمان وتاريخها البحري، مسقط، وزارة الإعلام العمانية، 1979. وكذلك: البادي (حميد بن سعيد)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة في منطقة الشرق (المحيط الهندي)، تونس، مذكرة دراسات معمقة في التاريخ كلية العلوم والإنسانية والإجتماعية، جامعة تونس الأولى، 2002.

3. Amin, op.cit , p. 276.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

كانت لها أملاك في آسيا⁽¹⁾ وإفريقيا⁽²⁾، أو وضعها الحالي الذي يجعل إقليمها البري يتكون من قسمين هما الجزء الرئيسي وشبه جزيرة مسندم والذي يفصل بينهما دولة الإمارات العربية المتحدة، يجعلها تنظر بوجهة نظر أخرى ترى من خلالها أن بحر إقليمي أقل للدول الأخرى يخدم في جانب منه المصالح العمانية.

وهكذا يوجد غموض في عرض البحر الإقليمي في غياب وجود تشريع وطني عماني يعالج هذه المسألة قبل صدور المرسوم بتاريخ 1972/7/17 والذي قنن عرض البحر الإقليمي ولأول مرة بـ 12 ميل بحري وهو الذي سنتناوله في المطلب الثاني.

1. آخر الأملاك العمانية هو مدينة جوادر في إقليم بلوشستان الباكستاني حتى عام 1958.
2. كان لعمان نفوذ واسع في مناطق واسعة من شرق إفريقيا وتقلص هذا النفوذ حتى بقي في جزيرة زنجبار والتي كان يحكمها العمانيون حتى أوائل عام 1964.

المطلب الثاني

الأخذ بقاعدة 12 ميل بحري

إذا كانت عمان لم تصدر تشريعاً وطنياً يحدد عرض بحرها الإقليمي قبل عام 1972 مما صاحبه غموض لعرض البحر الإقليمي العماني قبل ذلك التاريخ، إلا أنه بحلول 17/7/1972 أصدرت ولأول مرة مرسوماً سلطانياً حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك والذي بدأ نفاذه بتاريخ 20/7/1972.

وقد جاءت نصوص المرسوم فيما يتعلق بالبحر الإقليمي كما يلي:

”الباب الأول: المياه الإقليمية

المادة 1_ تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على مياهها الإقليمية والفضاء الجوي فوقها وقاع البحر وتحت التربة تحت تلك المياه، بما يتلاءم مع مبدأ المرور البريء لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية ووفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك.

المادة 2 _ تمتد المياه الإقليمية للسلطنة مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً (22224 متراً) باتجاه البحر، وتقاس بدءاً من خطوط القاعدة الوارد ذكرها أدناه:

خط الماء عند الجزر من ساحل الأرض الرئيسية، أو من جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحضاح يقع على بُعد يزيد عن إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية، أو من جزيرة أخرى أو صخرة أو شعب أو ضحضاح من الجهة التي يقابل ساحلها عرض البحر.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

خطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن أربعة وعشرين ميلاً بحرياً تصل فيما بين علامات حد الجزر لنقاط الدخول للأشربة أو الخلجان.

خطوط مستقيمة تربط أقرب نقطة من الأرض الرئيسية بأبعد حد من جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحاح أو مجموعة مثل تلك الجزر أو الصخور أو الشعاب أو الضحاضيح، والتي تتباعد عن بعضها البعض مسافة تقل عن إثني عشر ميلاً بحرياً إذا كان أي جزء من تلك الجزيرة أو الصخرة أو الشعب أو الضحاح أو مجموعة مثل تلك الجزر أو الصخور أو الشعاب أو الضحاضيح، والتي تقع ضمن مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية.

خطوط مستقيمة تربط فيما بين أبعد حد لجزر أو صخور أو شعاب أو ضحاضيح تقع على بعد يزيد عن إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية على أن لا يقل البعد بين الواحدة منها والأخرى عن مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً.”
وهنا يمكن إبراز بعض الملاحظات التي أوجدها وأتى بها المرسوم:

1. أنه أول تشريع بحري وطني عماني يصدر لتنظيم ليس فقط البحر الإقليمي العماني ولكن بقية المجالات البحرية العمانية. وما يؤكد على أنه أول قانون هو عدم وجود ديباجة للمرسوم مثل الإشارة إلى القانون السابق أو حتى إلى مؤتمر أو إتفاقية دولية. فعمان لم تشارك في المؤتمر الأول لقانون البحار ولم تنضم إلى إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، كما لم تحضر أو تساهم في المؤتمر الثاني لقانون البحار.

2. أخذ بمسافة 12 ميل بحري كعرض للبحر الإقليمي العماني ما يعادل (22224 متراً). كما أخذ بنوعين من خطوط الأساس، النوع الأول خطوط الأساس العادية التي تُقاس بحد أدنى الجزر والذي سماه ”خط الماء“، والنوع الثاني خطوط الأساس المستقيمة.

3. مقتضيات المرسوم تنسجم بعضها مع إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة مثل حق السيادة على المياه الإقليمية، ومبدأ المرور البريء، وبعضها الآخر تتوافق مع الإتفاقية جزئياً كما هو الحال بالنسبة لخطوط إغلاق الأشرم والخلجان حيث أخذ بشرط واحد وهو طول 24 ميلاً للخط ولم يؤخذ بالشرط الثاني الخاص بالخلجان القانونية والمتعلق بكون الخليج أو الشرم تكون مساحته نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخله⁽¹⁾. بينما جاءت بعض الأحكام الأخرى غير متوافقة مع أحكام الإتفاقية مثال ذلك الأخذ بالضحاضيح أي المرتفعات التي ينحسر عنها الماء عند الجزر كنقاط لإقامة خطوط الأساس المستقيمة بينما الإتفاقية تقضي بأنها لا يمكن إستخدامها كنقاط لخطوط الأساس المستقيمة إذا لم يكن عليها منارات أو منشآت ثابتة وهذا لم يرد في المرسوم⁽²⁾.

4. المرسوم أورد تعابير تتوافق مع تلك السائدة في تلك الفترة الزمنية مثل "المياه الإقليمية" بدلاً من "البحر الإقليمي"، "خطوط القاعدة" بدلاً من "خطوط الأساس"، "خط الماء" بدلاً من "حد أدنى الجزر" وكل هذه المصطلحات تغيرت بالمرسوم اللاحق.

عندما أخذت عمان بعرض 12 ميل لبحرها الإقليمي كان في إعتبارها مضيق هرمز والموقف الإيراني⁽³⁾ الذي سبق أن مد عرض البحر الإقليمي الإيراني إلى 12 ميل منذ عام 1959 خاصةً أن المسافة بين شواطئ البلدين في المضيق لا تتعدى في بعض أجزائها 24 ميلاً بحرياً وبالتالي فإن الأخذ بنفس عرض البحر الإقليمي

1. الضحاك (د.ادريس)، م. س، ص 216، وحول الشروط أنظر المادة 7 (2) من إتفاقية 1958.

2. نفس المرجع، ص 116. وحول الشرط، أنظر المادة 4 (3) من إتفاقية عام 1958.

3. Razavi, op.cit. , p. 30.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

يحفظ الحقوق العمانية ويساعد في الوصول إلى إتفاقية منصفة لتعيين الحدود لأيٍّ من المجالات البحرية مستقبلاً. وهذا ما حصل عندما تم الإتفاق على تعيين الجرف القاري بين البلدين في 1974/7/25، وإتفاقية تعيين الحدود البحرية بين البلدين 2015/5/26 في مسقط، والذي تم على قاعدة عرض 12 ميل بحري للبحر الإقليمي لكلا البلدين.

كما كان في إعتبارها قرار إمارة الشارقة بمد مياها الإقليمية في عام 1969 بـ 12 ميل بحري⁽¹⁾ كما ذكرنا، ولعمان حدود بحرية مع الشارقة في خليج عمان وكذلك الحال مع اليمن (الجنوبي) الذي وسع عرض بحره الإقليمي إلى 12 ميل بحري في عام 1970⁽²⁾ وهي دولة كانت مجاورة لعمان في الجنوب قبل أن تتوحد مع اليمن الشمالي لتكون الجمهورية اليمنية عام 1994.

بعد إعلان المرسوم والأخذ بـ 12 ميل كعرض للبحر الإقليمي العماني، جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي بدأ أعماله في عام 1973، وقد شاركت عمان بفاعلية في أعماله، والذي ناقش عدداً من المواضيع منها موضوعين مهمين وحساسين بالنسبة لعمان كانا من ضمن الصفقة المطروحة (Package Deal) لإنجاح أعمال المؤتمر، الأول: توسيع عرض البحر الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً والذي تطالب به الدول النامية وتعارضه الدول البحرية الكبرى، والآخر هو تطبيق نظام المرور العابر على الملاحة في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية والذي تصر عليه الدول الكبرى وتعارضه الدول المضائقية⁽³⁾

1. النيادي، م. س.، ص 99.

2. القانون رقم 8 بتاريخ 1970/2/9 بشأن المياه الإقليمية والإمتداد القاري ولمزيد من التفاصيل، أنظر: الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س.، ص ص 164-165.

3. لمعرفة تفاصيل الصفقة أنظر:

Camino and Molitor, op.cit, p. 871-890.

البحر الإقليمي العماني

ومنها عمان⁽¹⁾. لذلك كان موقف عمان دقيقاً في المناقشات خلال المؤتمر وكان تركيزها على رغبتها بتطبيق المرور البرئ على المضائق الواقعة في البحر الإقليمي والأخذ بعرض 12 ميلاً بحرياً كعرض للبحر الإقليمي في الوقت ذاته. لذلك نجد أن مندوبها في المؤتمر أكد على أن عمان تأخذ بعرض 12 ميل ولكنها في نفس الوقت مستعدة لمراجعة موقفها بناءً عما تسفر عنه مداولات المؤتمر⁽²⁾.

وقبل إنتهاء المؤتمر صدر المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة والذي ألغى المرسوم السابق المؤرخ في 1972/7/17 حيث جاءت المادة الثانية من المرسوم الأخير لتؤكد مسافة 12 ميلاً بحرياً كعرض للبحر الإقليمي العماني والتي ورد في آخرها عبارة "وفيما إذا إقتضى الأمر فإن حكومة سلطنة عمان سوف تعدل أو تلغي ما صدر عنها بموجب هذه الفقرة" وهو نفس ما قاله ممثل سلطنة عمان في مداولات المؤتمر، وكأنه إستعداد لأي ضغوط على عمان أو في حالة فشل المؤتمر في الخروج بإتفاقية. وتقدمت عمان بعدة إعلانات منها الإعلان رقم 1 عند التوقيع على الإتفاقية بتاريخ 1983/7/1 وكذلك عند التصديق على الإتفاقية بتاريخ 1989/8/17 مؤكدة على موقفها.

وبناءً على التشريع الوطني العماني وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لاحقاً فإن عمان عينت بإرادتها المنفردة حدود بحرها الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً ولكن ليس في كامله إذ عليها في بعض الأجزاء الإتفاق على تعيينه وهذا ما سنتناوله في المبحث التالي.

1. سيتم مناقشة موقف عمان من المرور في المضائق الدولية بالتفصيل في الفصل الثاني من هذا الباب النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني.

2. Law of the Sea Bulletin No. 1, U.N., New York, 1983, p. 19.

المبحث الثاني

تعيين عرضه باتفاق ثنائي

إن هنالك بعض الأجزاء في البحر الإقليمي العماني تتداخل مع البحر الإقليمي الإيراني، ولا تستطيع عمان تعيين عرضه بإرادتها المنفردة. وهذا الجزء يقع في منتصف مضيق هرمز وفي المنطقة الأقل اتساعاً منه، وله وضع جغرافي وقانوني مختلف عن بقية البحر الإقليمي العماني (مطلب أول)، ويتطلب إتفاق ثنائي لتعيين عرضه مع إيران كدولة مقابلة (مطلب ثان).

المطلب الأول

دواعي الإتفاق

يتمثل الاختلاف بين هذا الجزء من البحر الإقليمي وبقية البحر الإقليمي العماني الداعية لإتفاق حوله في مسألتين رئيسيتين هما:

الوضع الجغرافي: إن تحديد عرض البحر الإقليمي العماني، كما رأينا في المبحث الأول، يتم عن طريقة الإرادة المنفردة وأن عرضه حسب القانون العماني⁽¹⁾ والقانون الدولي 12 ميل بحري، إلا أن المسافة بين جزيرة سلامه العمانية وجزيرة لاراك الإيرانية لا تتجاوز 24 ميلاً بحرياً وهو عرض البحر الإقليمي لكلاً من عمان وإيران.

فهذا الجزء من البحر الإقليمي العماني يقع وسط مضيق هرمز ذو الأهمية الإستراتيجية الكبيرة، وفي المسافة الأقل عرضاً في المضيق بين جزيرة سلامه⁽²⁾ الواقعة في وسط المضيق والتابعة لعمان وبين جزيرة لاراك "Larak" الإيرانية، وتختلف المصادر عند الحديث عن إتساع المسافة بين الجزيرتين، فالمصادر العمانية وحسب الخرائط الرسمية فإن عرضها هو حوالي 24 ميلاً بحرياً، بينما تذكر بعض المصادر الأخرى أن المسافة تبلغ بين جزيرة سلامه العمانية وأقصى

1. المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10.

2. جزيرة سلامه وبناتها كما يطلق عليها في المنطقة مكونة من 3 جزر صغيرة ويطلق عليها في اللغة الانجليزية Great Queen - Little Queen - Gap، وهي تقع وسط مياه مضيق هرمز على بعد ما بين 7.5-9 ميل بحري من الأراضي العمانية في شبه جزيرة مسندم وقد إتخذت نقطة إرتكاز من الجانب العماني كأقرب نقطة في إتفاقية الجرف القاري بين عمان وإيران عام 1974.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

شرق جزيرة لاراك الإيرانية 22.5 ميل بحري والمسافة بين جزيرة سلامه وأقصى غرب جزيرة لاراك 21.5 ميل بحري، بينما تقل هذه المسافة بين جزيرة سلامه وأقرب نقطة على جزيرة لاراك لتبلغ 20.75⁽¹⁾ ميل بحري فقط وهي أقل مسافة لعرض المضيق في كل أجزاءه. وعلى كل حال حتى لو كانت المعطيات الأخيرة صحيحة فإنها تقع على مسافة بسيطة لا تتعدى أميال قليلة.

ويكفي لإيراد أهمية مضيق هرمز الذي يقع فيه جزء من البحر الإقليمي العماني الذي نتحدث عنه، ما قاله (ديفيد نيوسوم) وكيل وزارة الخارجية الأمريكية الأسبق، حيث قال: "ما من مكان في العالم اليوم فيه ذلك القدر من إلتقاء المصالح العالمية وما من منطقة هي بمثل هذه الأهمية الأساسية لإستمرار إستقرار العالم وسلامته الإقتصادية كمنطقة الخليج"⁽²⁾.

وتختلف نظرة الدول إلى مضيق هرمز بحسب مصالحها وما يمثلته المضيق لها، فهو لعمان مضيق عماني يُستخدم للملاحة الدولية ويكون جزء من بحرها الإقليمي وبقية مجالاتها البحرية، وبالنسبة لدول الخليج العربية هو مجال حيوي للإستيراد والتصدير لكونه المنفذ الوحيد للخليج وهو لإيران حدودها الجنوبية وخصارتها الأمنية والإقتصادية، أما بالنسبة للدول الأخرى فالمضيق أهمية إقتصادية عظمى لكونه المنفذ الوحيد لأكبر منطقة مخزنة ومصدرة للطاقة، وسوقاً كبير للتصدير⁽³⁾.

وتقع في هذا الجزء من البحر الإقليمي العماني شمال جزيرة سلامه مسارات

1. الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س.، ص 407.

2. النعيمي (عبد الرحمن محمد)، الصراع حول الخليج العربي، ط2، بيروت، دار الكنوز الأدبية، 1994، ص 10.

3. العيسائي (د. علي بن أحمد)، أزمة الملاحة والمرور في مضيق هرمز خلال الفترة من 1979 إلى 1989، ط

1، مسقط، مكتبة الظامري للنشر والتوزيع، 2014، ص 10.

البحر الإقليمي العماني

فصل المرور في مضيق هرمز للسفن الداخلة والخارجة من الخليج العربي، نظراً لعمق المياه في الجانب العماني من المضيق والتي تبلغ ما بين 52-80 متراً (32-50 قامة بحرية)⁽¹⁾.

وقد حددت سلطنة عمان بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية "I.M.O" ممرين للملاحة فيه، الأول متجه شرقاً للخروج من الخليج ويقع قرب الساحل العماني، والثاني متجه غرباً للدخول إلى الخليج ويقع بجانب الطريق الأول من الجهة الإيرانية وبزيادة عدد الناقلات والسفن المارة في المضيق فإن المسارات السابقة لم تستطع تحقيق السلامة الكافية لحجم هذه الحركة البحرية الضخمة فتم تغيير مسار الناقلات القديمة إلى مسارات جديدة تحقق المزيد من السلامة لحركة الملاحة عبر المضيق وعلى مسافات أبعد من الشاطئ العماني نحو وسط المضيق. وأصبحت المسارات الجديدة تتكون من ثلاثة خطوط إحداها للناقلات الداخلة إلى المضيق والآخر للخارجة منه وبينها شريط أمني في الوسط ويبلغ عرض كلٍ من الممرين الخارج والداخل إلى المضيق ميلين بحريين وإتساع الشريط الأمني ميل بحري واحد. وعلاوة على أن المسارات الجديدة أكثر سلامةً فإنها تحمي مياه الساحل من التلوث ويضيف النظام الجديد أجهزة راديو ورادار لتحقيق نظام إتصال أكثر كفاءة ويتماشى مع حركة الملاحة⁽²⁾ المتزايدة في المضيق.

الوضع القانوني: إن هذا الجزء ذو طبيعة قانونية تختلف عن بقية البحر الإقليمي العماني وأن ممارسة عمان لسيادتها عليه تختلف عن ممارستها على بقية البحر الإقليمي بالنسبة للمرور فيه، فبينما يخضع المرور في المياه الإقليمية

1. الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س، ص 407 .

2. العيسائي (علي بن أحمد)، م. س، ص 6 .

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

عادةً للمرور البرئ فإن المرور في المضيق المستخدم للملاحة الدولية يخضع لنظام المرور العابر حسبما جاء في إتفاقية عام 1982، وإن كانت عمان قد طالبت بمساواة البحر الإقليمي بنفس المعاملة سواء كان بحر إقليمي عادي أو بحر إقليمي يكون جزء من مضيق، وما زالت قوانينها لا تفصل بين الجانبين، كما سنرى عند مناقشة المرور في البحر الإقليمي العماني في الباب الثاني.

المطلب الثاني تعيين عرضه مع إيران

تنص المادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعنوان تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذواتى سواحل متقابلة أو متلاصقة: "حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حالة عدم وجود إتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بُعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي لكلٍ من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكلٍ من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم". هذا من ناحية القانون الدولي الوارد في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 82 وهو نفس ما جاء في المادة 12 من إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

أما على مستوى التشريعات الوطنية في كلٍ من عمان وإيران بخصوص تعيين حدود البحر الإقليمي فإنها تتفق مع القانون الدولي وكلٍ منهما يأخذ بمبدأ خط الوسط لتعيين حدود بحرهما الإقليمي في حال وجود دولة مقابلة أو مجاورة.

التشريع العماني

تأخذ عمان بمبدأ خط الوسط لتعيين بحرهما الإقليمي مع الدول المقابلة أو المتاخمة، حيث نصت المادة الثامنة من المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

بعنوان أحكام عامة، على: ”في حالة وجود ساحل لدولة أخرى يقابل أو يتاخم ساحل سلطنة عمان، فإن الحد الخارجي للمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري تحدّد بخط الوسط حيث تكون كل قطعة منه متساوية البُعد من أقرب نقاط خطوط الأساس_ التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي للسلطنة والبحر الإقليمي للدول الأخرى المتاخمة أو المقابلة“

أما المادة التاسعة من نفس المرسوم فنصت على: ”إن الحدود الدقيقة للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري لسلطنة عمان ستحدّد من قِبل حكومة سلطنة عمان على خرائط ورسومات هيدوغرافية وبيانات جيدوسية“. ومبدأ خط الوسط وهو نفس المبدأ الذي أخذ به المرسوم السلطاني الملغي الصادر بتاريخ 1972/7/17 في الباب الرابع بعنوان تشابك الصلاحيات في المادة (7)⁽¹⁾، والباب الخامس بعنوان أحكام متفرقة في المادة (8)⁽²⁾.

إن النص على أن خط الوسط هو الذي يفصل حد البحر الإقليمي العماني عن حدود البحر الإقليمي للدول الأخرى - المقابلة في هذه الحالة وهي الحالة الوحيدة التي تتطلب الاتفاق مع دولة مقابلة لتحديد البحر الإقليمي العماني - هو المبدأ القانوني الذي تلتزم به عمان في تحديد حدود بحرهما الإقليمي دون غيره ولا تعترف بغيره كمبدأً لتعيين حدود بحرهما الإقليمي على أساس إعتبارات

1. نص المادة: ”في حالة وجود ساحل لدولة أخرى يقابل أو يتاخم ساحل سلطنة عمان فإن الحدود الخارجية للمياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك يجب أن لا تتعدى الخط المتوسط حيث تكون كل نقطة منه متعادلة البُعد من أقرب نقاط خطوط القاعدة التي يُقاس منها عرض مياه السلطنة الإقليمية والمياه الإقليمية للدول الأخرى.“

2. جاءت المادة كما يلي: ”إن الحدود الدقيقة للمياه الإقليمية والمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك وكذلك حد الخط المتوسط للجرف القاري للسلطنة يجب أن تحدّد من قِبل حكومة السلطنة على خرائط ورسومات هيدوغرافية معترف بها من قبل سلطنة عمان.“

البحر الإقليمي العماني

تتعلق بالعدالة أو الظروف الخاصة أو السند التاريخي. كما أنه يتفق مع القانون الدولي.

التشريع الإيراني

يأخذ التشريع الإيراني أيضاً كالعُماني بمبدأ خط الوسط لتعيين حدود البحر الإقليمي الإيراني مع الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة فقد نصت المادة 4 بعنوان تعيين الحدود من قانون المناطق البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية بتاريخ 1993/5/2⁽¹⁾ على ما يلي: "في الحالات التي يتدخل فيها البحر الإقليمي لإيران مع البحار الإقليمية للدول ذات سواحل مجاورة أو مقابلة فإن خط التقسيم بين البحر الإقليمي لكل من إيران وهذه الدول ستكون، في حالة عدم وجود إتفاق على خلاف ذلك، خط الوسط الذي تكون كل نقطة فيه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط القاعدة لكلا الدولتين".

فالتشريع الإيراني وإن كان أخذ بخط الوسط لتعيين حدود البحر الإقليمي الإيراني وجعله كخيار نهائي إلا أنه ومن خلال القراءة لنص الفقرة المذكورة فإنه يأتي في حال عدم الإتفاق على غيره أما إذا تم الإتفاق على أيٍّ من المبادئ الأخرى فيقدم ذلك الحل، أما إذا لم يتفق فيبقى خط الوسط هو المبدأ المعتمد.

كما يُلاحظ على التشريع الإيراني أنه جعل تعيين حدود البحر الإقليمي في مادة منفصلة عن بقية المجالات البحرية الأخرى مثل المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارّي الذي وردت أحكام تعيينها مع الدول المجاورة أو المقابلة في المادة 19 من نفس القانون. وهو في هذه النقطة مخالف للتشريع

1. المنشور في:

Law of the sea Bulletin No. 24, U.N., New York, 1993, p 10.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

العماني الذي أورد تعيين المجالات البحرية المختلفة في مادة واحدة وهي المادة الثامنة. والقانون الإيراني يتفق في ذلك جزئياً مع القانون الإماراتي الذي أفرد البحر الإقليمي في المادة 1/23 أما بقية المجالات فقد جعلها في فقرة 2/23⁽¹⁾. علماً أنه لابد من إتفاق على نقاط ثلاثية عمانية إماراتية إيرانية في المجالات البحرية الأخرى.

وبالعودة لموضوع تعيين حدود البحر الإقليمي فإن هذا التعيين في هذه الحالة مع دولة مقابلة وهي إيران، وعلى مبدأ خط الوسط بين الجانبين نظراً لأن كلا من تشريعات البلدين تأخذ بمبدأ خط الوسط، وهذا يسهّل عملية التعيين.

المسافة المطلوب تعيينها هي أقل من 15.3 ميل بحري⁽²⁾ وهي المسافة بين النقطتين 9 و10 في إتفاقية الجرف القاري الموقعة بين البلدين في 1974/7/25، أما في بقية المسافة فإن عرض المضيق يتجاوز 24 ميلاً بحرياً علماً بأن المسافة التي تلي تلك المنطقة من الغرب لا يزيد إتساعها عن 28 ميل بحري بين رأس الشيخ مسعود في الجانب العماني وجزيرة هنجام الإيرانية وبالتالي فإن عرض المنطقة خارج حدود البحر الإقليمي لإيران وعمان لا يزيد عن 4 أميال بحرية.

وقد تم الأخذ في إتفاقية الحدود البحرية في بحر عمان الموقعة في مسقط بين سلطنة عمان والجمهورية الإسلامية الإيرانية بتاريخ 2015/5/26 بنفس خط تعيين الحدود الوارد في إتفاقية تحديد حدود الجرف القاري في مضيق هرمز الموقعة في 1974/7/25 بين الدولتين، والتي سيتم مناقشتها بالتفصيل في كتاب

1. القانون الاتحادي رقم 19 لسنة 1993 بتاريخ 1993/10/17 المنشور في:

Law of the sea Bulletin No. 25, U.N., New York, 1994, p. 94.

2. Limit in the seas, No. 67, op.cit, p. 4

البحر الإقليمي العماني

المنطقة الإقتصادية الخالصة من موسوعة قانون البحار هذه، ولو لم تنص على ذلك إلا أنه تمت الإشارة لإتفاقية الجرف القاري في ديباجة إتفاقية 2015/5/26. وبهذه الإتفاقية يكون تم الأخذ بخط حدودي واحد لجميع المجالات البحرية في مضيق هرمز يشمل البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري وذلك إعتمادا على إتفاقية الجرف القاري الموقّعة بين البلدين في 1974/7/25. هذا بالنسبة للحدود الخارجية للبحر الإقليمي العماني، أما بالنسبة للحدود الجانبية فسنناقشها في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

الحدود الجانبية للبحر الإقليمي العماني

يشترك البحر الإقليمي العماني في حدود مع بحرین إقليمین لدولتين ذواتی سواحل متلاصقة هما البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة في الشمال والبحر الإقليمي للجمهورية اليمنية في الجنوب الغربي. ولتعيين الحدود الجانبية للبحر الإقليمي العماني يتطلب إتفاق مع هاتين الدولتين. فالمادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي سبق مناقشتها عند الحديث عن تعيين حدود البحر الإقليمي العماني الخارجية في مضيق هرمز⁽¹⁾ هي التي تنظم حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذواتی سواحل متقابلة أو متلاصقة، وقد أخذت بخط الوسط إذا لم يوجد إتفاق بين الدولتين على خلاف ذلك، ولكن الإلتزام بخط الوسط لا ينطبق في حال وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة.

وقد عرّفت المادة خط الوسط بأنه ذلك الذي تكون كل نقطة عليه مساوية في بُعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي لكلٍ من الدولتين إلا أن المادة لم تعرّف ما هو السند التاريخي أو

1. تنص المادة 15 "بمعناوحد البحر الإقليمي بين الدولتين ذواتی سواحل متقابلة أو متلاصقة: "حيث تكون سواحل دولتين متقابلتين أو متلاصقة، لا يحق لأَيٍّ من الدولتين، في حالة عدم وجود إتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بُعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي لكلٍ من الدولتين غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكلٍ من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

البحر الإقليمي العماني

الظروف الخاصة. كما أن محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية تحديد الجرف القارّي بين تونس وليبيا عام 1982 أشارت إلى أنه لا يوجد تعريف واضح لمفهوم الحق التاريخي⁽¹⁾.

والمثال الأبرز على السند التاريخي هو حقوق الصيد التقليدية أو الطرق البحرية للملاحة⁽²⁾. أما الظروف الخاصة فإنها غالباً ما تشير إلى وجود جزر أو مرتفعات تنحسر عنها المياه عند الجزر، وتحديد السابق للحدود، ومعدل أطوال خطوط السواحل⁽³⁾.

لقد أخذت كل من الإمارات واليمن إضافةً إلى عمان في تشريعاتها بخط الوسط لتحديد بحرهما الإقليمي. ولم يتم الإتفاق على تحديد البحر الإقليمي مع الإمارات (مبحث أول)، وقد تم تعيين حد البحر الإقليمي العماني مع اليمن بمقتضى إتفاقية الحدود البحرية بين البلدين عام 2003 (مبحث ثان).

1. أنظر: حكم محكمة العدل الدولية في القضية لعام 1982 الفقرة 100.

ICJ Report, Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), 14 April 1981, para. 100, p.59.

ولمزيد من التفاصيل عن السند التاريخي أنظر النياي، م. س، ص.ص 63-72. أما بشأن توفر شروط السند التاريخي أنظر الدغمة، م. س، ص ص 162-163 .

2. الحبيشي (حسين علي)، اليمن والبحر الأحمر، الموضع والموقع، ط1، بيروت، دار الفكر المعاصر، 1992، ص 22.

3. لمزيد من التفاصيل أنظر نج (د. عبد العزيز عبد الغفار)، تحديد الحدود البحرية وفقاً للإتفاقية الجديدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، ط 2، 2007، ص ص 108-109.

المبحث الأول

الحدود مع دولة الإمارات العربية المتحدة

بالرغم من وجود أكثر من منطقة يتطلب تعيين حدود البحر الإقليمي العماني فيها مع دولة الإمارات العربية المتحدة إلا أنه لا يوجد إتفاق لتعيين حدود البحر الإقليمي بين البلدين أو أي من تحديد للمجالات البحرية بينهما في أي من هذه المناطق، ويرجع ذلك لأكثر من سبب، أهمها تأخير إنجاز إتفاق على تحديد الحدود البرية بين البلدين، فإتفاقية الحدود البرية بينهما والتي تهم المناطق البحرية وقُعت عام 2002. وكانت وجهة نظر البلدين ضرورة الإتفاق على الحدود البرية أولاً. ولتعيين الحدود البحرية لأبد من الإتفاق على نقطة مشتركة على الساحل يبدأ منها تعيين البحر الإقليمي وهذا لم يكن موجود رسمياً قبل عام 2002. وهنالك سبب آخر يهم دولة الإمارات فهي كانت ترى ضرورة تأجيل الحديث عن تعيين حدود مجالاتها البحرية مع عمان حتى إنهاء مشاكلها مع إيران حول السيادة على جزرها طمب الكبرى، وطمب الصغرى، وأبو موسى، وتعيين حدود مجالاتها البحرية مع إيران. لكن يبدو أن الظروف تغيرت فبدأت في الربع الأول من عام 2009 مباحثات أولية بين البلدين لتعيين حدودهما البحرية بعقد إجتماع في مسقط. وقد يكون السبب في تغيير وجهة نظر الإمارات علمها بطلب إيران تعيين كافة الحدود البحرية مع عمان فلم ترد أن تبقى دون تعيين حدودها البحرية مع عمان حتى يتم تسوية الحدود البحرية بين عمان وإيران لما قد يترتب على ذلك من تأثير على مصالحها، خاصة أنه لأبد من تعيين ثلاث

البحر الإقليمي العماني

نقاط حدودية مشتركة عمانية إماراتية إيرانية فيما يتعلق بتعيين حدود المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارّي.

إن الطريقة الأنسب لتعيين حدود البحر الإقليمي العماني وبقية المجالات الأخرى العمانية مع دولة الإمارات العربية المتحدة، هو التوافق بين البلدين الشقيقتين وليس أي مبدأ آخر وذلك نظراً لما للحدود بشكل عام بين عمان والإمارات ومنها الحدود البحرية من خصوصية، والتي سنتناولها في (مطلب أول) وتعدد أماكن التحديد المطلوب تعيين حدود البحر الإقليمي فيها بين الدولتين والتي سندرسها في (مطلب ثان).

المطلب الأول

خصوصية حدود البحر الإقليمي العماني مع دولة الإمارات العربية المتحدة

تتميز حدود البحر الإقليمي العماني مع دولة الإمارات العربية المتحدة بخصوية ظاهرة نظراً لأسباب متعددة يمكن إبراز أهمها في التداخل الشعبي والتاريخي (فرع أول)، وطبيعة الحدود الداخلية في دولة الامارات (فرع ثان)⁽¹⁾:

1. تتكون دولة الإمارات من سبع إمارات هي: أبوظبي، دبي، الشارقة، الفجيرة، عجمان، أم القيوين والتي قامت بتاريخ 1971/12/2 ثم إنضمت إليها إمارة رأس الخيمة في 1972/2/10.

الفرع الأول

التداخل الشعبي والتاريخي

فالعلاقات بين الدولتين بشكل عام والحدود بينهما لها إرتباطاً بالظروف التاريخية الطويلة والمتداخلة والدور الرئيسي الذي كانت تلعبه القبيلة على المستوى السياسي أو الفردي. إن مفهوم الحدود السياسية في المنطقة ظهر في منتصف خمسينات القرن العشرين فقط عندما بدأت شركات النفط تأخذ إمتياز التنقيب عن النفط من حكام المنطقة⁽¹⁾، لهذا السبب قام مساعد المندوب السياسي البريطاني في دبي واسمه Julian Waker⁽²⁾ برسم الحدود بين الإمارات نفسها من جهة، ورسم الحدود بين الإمارات وعمان من جهة أخرى لتستطيع هذه الشركات التنقيب وإستخراج النفط دون حدوث مشاكل. فقد قام Waker بجولة في جميع المنطقة بهدف تحديد الحدود بين إمارات ساحل عمان (كما كان يُطلق عليها) وبين هذه الإمارات وعمان في الأعوام من 1954-1957 وتبع عن ذلك توقيع إتفاقيتين تحديد الحدود بين عمان وإمارة أبو ظبي في عام 1959-1960 وكذلك إتفاقيات الحدود بين الإمارات نفسها. وإذا كان السبب

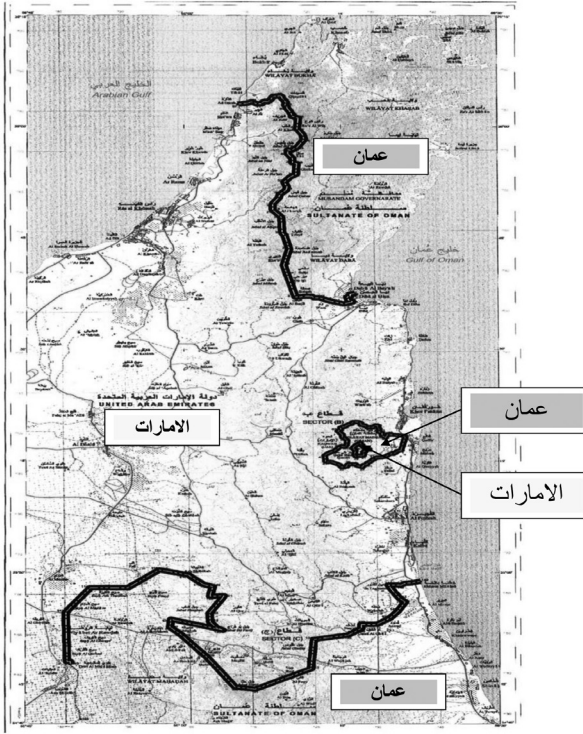
1. Waker (Julian), The United Arab Emirates and Oman Frontiers, The Middle East and North Africa World Boundaries, Edited by Schofield (Glive H.) and Schofield (Richard N.), London and New York, 1994, p. 175.

وكاتب المقال هو نفسه مساعد المندوب السياسي البريطاني في دبي الذي قام برسم الحدود في المنطقة.
2. أنظر: المرجع أعلاه ص ص 173-183 ولمزيد من التفاصيل عن إتفاقيات الحدود بين الدولتين راجع، العيسائي (علي بن سالم)، إتفاقيات الحدود العمانية الدولية، دراسة مقارنة، بيروت، دار العلوم العربية، 2006، ص. ص. 178-210.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

الإقتصادي المتمثل في حصول شركات النفط على الإمتيازات النفطية، إلا أن السبب السياسي كان واضحاً في وضع هذه الحدود بالطريقة التي تمت بحيث لا يتم التواصل الأرضي وبالتالي الشعبي بين عمان وأي إمارة مباشرةً، وهو ما إعتُرف به مساعد المندوب السياسي البريطاني نفسه لاحقاً في المرجع المذكور أدناه.

ولكن رسم هذه الحدود جعلها متداخلة بصورة غريبة لدرجة أن هنالك أربع دوائر في بعض المناطق فكل دائرة لعمان تضم داخلها دائرة أصغر من أرض للإمارات والدائرة التابعة للإمارات تحتوي على أرض أصغر منها كأرض عمانية وهذه الأخيرة بداخلها أرض إماراتية. فمنطقة ”النخوة“ دائرة بقطر مئات الأمتار تابعة للإمارات وهي محاطة بأراضي مدينة ”مدحاء“ العمانية والتي هي مساحة مغلقة. وهذه المدينة العمانية محاطة بأرض إماراتية من جميع الجهات وهذه الأراضي الإماراتية بدورها تقسم عمان إلى قسمين: القسم الرئيسي من الأراضي العمانية والقسم الشمالي في شبه جزيرة مسندم (أنظر الشكل المرفق).



الشكل: خارطة الحدود الدولية البرية بين سلطنة عمان و دولة الإمارات عام 2002

وهذا التداخل الشعبي التاريخي المرتبط أساساً بالولاء القبلي، الذي أساسه القبيلة الواحدة المنتشرة والمتداخلة في عمان والإمارات المختلفة ترك أثره على الحدود بنوعيهما البري والبحري فكان للحدود البحرية تعدد كما هو الحال في الحدود البرية.

يضاف إلى التعدد هنالك تداخل للحدود بحيث تكون مسارات التحديد ليس فقط تفصل مدن عن مدن أخرى في الدولة الثانية بل تسير بموازاة شوارع في

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

المدن، فقد أشارت المادة الأولى (2) من إتفاقية الحدود البرية بين البلدين عام 2002، قطاع مدحاء، مسار الخط بين النقطة 100 والنقطة 101 "يستمر الخط موازيا للحافة الغربية للشارع الذي يصل بين منطقتي قذفع وخورفكان". وفي بعض الأحيان تكون إحرامات خط الحدود الدولي بين الدولتين ثلاثة أمتار فقط داخل أراضي كل جانب، فقد نصت المادة السادسة (3) من إتفاقية 2002 بين البلدين "3 - في منطقة دبا يكون الحرم بمسافة ثلاثة أمتار من النقطة الرئيسية رقم (1) الواقعة على ساحل بحر عمان (وهذه النقطة هي أحد النقاط التي من المفترض أن يبدأ عندها تعيين حدود البحر الإقليمي وبقيّة المجالات البحرية الأخرى فإذا كان الحرم الحدودي ثلاثة أمتار على البرّ فإن هذه المسافة أقل من طول الموجة في البحر) إلى النقطة الرئيسية رقم (10)". بل أكثر من ذلك وجود منشآت قائمة لكل بلد داخل أراضي الدولة الأخرى لمواطنين أو أملاك عامة عند عقد الإتفاقية.

الكلام هنا عن أصل هذه الحدود أما كيفية الإتفاق عليها بهذه الصورة فإنها تُحسب لصالح البلدين سواء على مستوى القيادات أو المستوى الرسمي أو الشعبي. والمأمول أن تكون هذه الحدود تثبيت لحقوق السيادة للبلدين والأملاك للشعبيين ولا تكون عائقاً للناس والأموال. كما تكون إثبات لأخوة البلدين والشعبيين كما كانت سابقاً قبل وجود هذه الحدود.

الفرع الثاني

طبيعة الحدود الداخلية في دولة الإمارات

يوجد نوعان من الحدود في الإمارات بحكم كونها دولة إتحادية، أول هذه الحدود هي الحدود الدولية التي تربط الإمارات سواء كانت حدوداً برّية أو بحرية بدول الجوار. وفيما يتعلق بالحدود البحرية فإن للإمارات حدوداً مع دولة قطر والمملكة العربية السعودية والجمهورية الإسلامية الإيرانية بالإضافة للحدود مع سلطنة عمان. بالرغم من أن الحدود الدولية من مشمولات الحكومة الإتحادية فإن بعض هذه الإتفاقيات تمت قبل قيام الإتحاد⁽¹⁾، ومن إتفاقيات الحدود الدولية بين إمارات الإتحاد والدول المجاورة:

- إتفاقية الجرف القاري بين إمارة ابوظبي ودولة قطر عام 1969.

- إتفاقية الجرف القاري بين إمارة ابوظبي وإيران عام 1970 .

- إتفاقية الجرف القاري بين إمارة دبي وإيران عام 1974.

وهذا النوع من الحدود كان سابقاً من إختصاص الإمارات المحلية قبل صدور قانون إتحادي بتحويل كل ما يتعلق بالحدود إلى شأن إتحادي وإعتبار تلك الإتفاقيات السابقة التي تمت بين أي من الإمارات ودولة مجاورة إتفاقية تخص الدولة الإتحادية. كما وأن الثروات الطبيعية التي تتواجد في مياه كل إمارة تعود للإمارة ذاتها، فالإنتفاع محلي⁽²⁾ والتفاوض إتحادي وهذا الأمر له أثر في الحدود

1. لمزيد من التفاصيل أنظر: النياي، م. س، ص ص 71-87 .

2. المادة 23 من دستور الإمارات أعطت كل إمارة ملكية ثرواتها الطبيعية الواقعة في أراضيها ومناطقها البحرية. لمزيد من التفاصيل، أنظر، النياي، م. س، ص ص 85-87 .

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

بين سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة خاصةً في الحد البحري مع إمارة رأس الخيمة كما سنرى لاحقاً.

وثاني هذه الحدود هي الحدود الداخلية بين إمارات الدولة الاتحادية. ومن إتفاقيات الحدود الداخلية بين الإمارات :

- إتفاقية "السميح" عام 1968 بشأن تعيين الحدود البحرية بين إمارتي أبو ظبي ودبي.

- قبول إمارتي الشارقة وأم القيوين عام 1964 إقتراح المقيم البريطاني حول الحدود بينها.

- قرار لجنة التحكيم بشأن تحديد الحدود البرية والبحرية بين إمارتي دبي والشارقة عام 1981.

- إتفاق بشأن الحدود البحرية بين إمارتي رأس الخيمة وأم القيوين⁽¹⁾.

هذه الحدود الداخلية بين إمارات دولة الاتحاد من إختصاص الإمارات المحلية.

وفي التعامل مع موضوع الحدود مع دولة الإمارات العربية المتحدة كان على سلطنة عمان أن تتبع مسلكين. المسلك الأول التعامل على المستوى المحلي

1. ولمزيد من التفاصيل حول الحدود بين امارات الاتحاد أنظر: النياي، م. س ص 85، 87 .

وهذا الوضع مشابه للحدود بين الدولة الاتحادية والولايات التي تتكون منها الولايات المتحدة الأمريكية وقد حدث خلاف بين الدولة الاتحادية وكل من كاليفورنيا عام 1947 ولويزيات 1950 وتكساس 1950 كما تم تحديد الحدود البحرية بين بعض الولايات وبعضها مثل: نيويورك ونيوجيرسي عام 1889 ونيويورك ورودايلاند عام 1942. لمزيد من التفاصيل حول تحديد الحدود بين الولايات في الولايات المتحدة الأمريكية أنظر:

Charny (Jonathan I.), The Delimitation of Lateral Seaward Boundaries Between Statteain A Domastic Contept, American Journal of International Law, Vol. 75, No. 1, January 1981, p.p. 28-68.

البحر الإقليمي العماني

مع كل إمارة لها حدود معها سواء كانت حدود برّية أو بحرية. وبالنسبة للحدود البحرية، فإن لعُمان حدود بحرية مع إمارتي الشارقة ورأس الخيمة⁽¹⁾. الأولى حدودهما البحرية تقع في بحر عمان والثانية وهي إمارة رأس الخيمة تقع في الخليج العربي. أما المسلك الثاني فهو التعامل على المستوى الإتحادي، مع الحكومة الإتحادية. والسبب في التعامل على هذين المستويين هو طبيعة الحدود ومفاوضاتها بين البلدين. فمفاوضات تحديد الحدود بدأت أولاً قبل قيام الدولة الإتحادية عام 1971، كما ذكرنا سابقاً كإتفاقيتي الحدود بين سلطنة عمان وإمارة أبو ظبي عامي 1959-1960. أما الحدود بين سلطنة عمان وإمارة رأس الخيمة فبداية تعيينها كان عام 1952⁽²⁾، ثم عام 1981 قبل الإتفاقية مع الحكومة الإتحادية عام 2002.

أما بخصوص تعدد مناطق التعيين بين الدولتين فسيتم مناقشتها في المطلب الثاني.

1. أما الحدود البرّية فإن لعُمان حدود مع أغلب الإمارات: أبو ظبي، دبي، الفجيرة، الشارقة، رأس الخيمة.

2. النياي، م. س، ص 77، الهامش رقم 193.

المطلب الثاني

تعدد مناطق التعيين

للبحر الإقليمي العماني حدود جانبية مع دولة الإمارات العربية المتحدة في ثلاث مناطق، إثنين منهما على بحر عمان، مع إمارة الشارقة في خطمة ملاحه ومدينة دبا، أما الثالثة فتقع في منطقة الدارة عند مدخل الخليج العربي مع إمارة رأس الخيمة. وبالرغم من تحديد الحدود البرية بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة سواء على مستوى كل إمارة أو على المستوى الإتحادي، فإن تعيين حدود البحر الإقليمي وبقية الحدود البحرية الأخرى لم يتم الإتفاق عليها والتي يُشار إليها في الإتفاقيات البرية إلى أنها تبدأ عند آخر نقطة برية على الساحل، مثال على ذلك على المستوى المحلي البند 4 من الفقرة الأولى من إتفاقية الحدود البرية بين عمان ورأس الخيمة عام 1981 الذي نص على أن الحدود البحرية تمتد من نقطة اليابسة إتجاه البحر وفقاً للقوانين الدولية⁽¹⁾.

أما على مستوى الإتحاد فإن المادة الرابعة عشر من إتفاقية الحدود البرية في القطاعات الحدودية من شرقي العقيدات إلى الدارة الموقّعة بين البلدين عام 2002 نصت: "تحدد الحدود البحرية بين البلدين للقطاعات المشاطئة للبحر من آخر نقطة واقعة على اليابسة وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ويتم في مرحلة لاحقة التوقيع على إتفاقية بشأن الحدود بين البلدين". والمعروف أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومن قبلها

1. النياي، م. س، ص 77، هامش رقم 193.

البحر الإقليمي العماني

إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة تأخذ بمبدأ خط الوسط لتحديد حدود البحر الإقليمي إذا لم يوجد إتفاق بين الدولتين على خلاف ذلك أو بوجود سند تاريخي أو ظروف خاصة⁽¹⁾ وكذلك القوانين الوطنية في البلدين. سلطنة عمان تأخذ بمبدأ خط الوسط لتعيين حدود بحرهما الإقليمي كما سبق مناقشته أما بالنسبة للقوانين في دولة الإمارات العربية المتحدة تأخذ بنفس المبدأ كالتالي:

التشريع الإماراتي

الإمارات في قوانينها الوطنية تبني خط الوسط لتعيين حدود بحرهما الإقليمي وبقية مجالاتها البحرية فالمادة 23 (1) من القانون الاتحادي 19 لسنة 1993 في شأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات، نصت: "في الحالات التي يكون فيها البحر الإقليمي للدولة مقابلاً أو ملاصقاً للبحر الإقليمي لدولة أخرى فإن الحدود الخارجية للبحر الإقليمي للدولة تحدد بخط الوسط"⁽²⁾. ويُذكر أنه قبل قيام الإتحاد فإن إمارة الشارقة وهي من الإمارات التي ترتبط معها عمان بحدود لبحرها الإقليمي أخذت بمبدأ خط الوسط منذ عام 1970⁽³⁾.

وبالنسبة لعرض البحر الإقليمي في الإمارات فهو أيضاً كعرض البحر الإقليمي العماني 12 ميل بحري. فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (4) من القانون الاتحادي رقم 19 لسنة 1993: "ويقصد بالبحر الإقليمي للدولة حزام من المياه البحرية يلي إقليمها البري ومياهها الداخلية ويكون متاخماً لسواحلها ويمتد في

1. أنظر المادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة وقد سبق مناقشة هذا المبدأ عند الحديث عن تحديد حدود البحر الإقليمي العماني مع إيران.

2. القانون موجود في:

Law of the sea Bulletin No. 25, op. cit., p. 94.

3. النياي، م. س، ص 88.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

إتجاه البحر بعرض إثني عشر ميلاً بحرياً من خط القاعدة⁽¹⁾. وكانت إمارة الشارقة وقبل الإستقلال مدت عرض بحرهما الإقليمي لمسافة 12 ميل بحري بمرسوم أميري عام 1969⁽¹⁾.

القانون الإتحادي الإماراتي يأخذ أيضاً كالعُماني بنوعي خطوط الأساس والتي أطلق عليها ”خط القاعدة“ كما عرّفها المادة (1) بأنها: ”الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي“.

خط القاعدة العادي والمستقيم كما ورد في المادة (6) من القانون الإتحادي: ”يُقاس البحر الإقليمي للدولة وفقاً للأحكام الآتية:

من أقصى حد لإنحسار الماء عن الساحل الرئيسي أو عن شاطئ يكون مكشوفاً في مواجهة البحر، أما في الأماكن التي يكون فيها الخط الساحلي متقطعاً أو متعرجاً بصورة حادة يطبق نظام خطوط القاعدة المستقيمة التي تصل بين نقاط ملائمة تحددها السلطات المختصة في الدولة“.

وتطبيقاً للقانون صدر قرار مجلس الوزراء رقم (5) لسنة 2009 بشأن تطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة على جزء من ساحة دولة الامارات، ثم صدر قرار لمجلس الوزراء رقم (35) لسنة 2022 بتاريخ 2022/4/11 بشأن تطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة على سواحل دولة الامارات والذي ألغى القرار رقم (5) لسنة 2009 وأنشأ خطوطاً مستقيمة للمناطق البحرية للدولة كاملة.⁽²⁾

إن ما يمس تعيين الحدود البحرية بين سلطنة عمان ودولة الإمارات هما الخط الواصل بين النقطتين (17) ميناء الجير (26° 02' 58.391" N، 56° 04' 00" E)، والنقطة (18) الدارة (26° 03' 05.173" E، 56° 05' 09.418" N)،

1. النياي، م. س.، ص 88.

2. <https://www.uaelegislation.gov.ae/ar/legislations/2221/download>

البحر الإقليمي العماني

من المادة الأولى الفقرة (أ) الخاصة بخطوط الأساس المستقيمة لساحل دولة الإمارات المطل على الخليج العربي. وهذا الخط يؤثر على تعيين الحدود البحرية بين البلدين الشقيقين عند منطقة الدّارة التي تفصل حدود محافظة مسندم عن إمارة رأس الخيمة عند مدخل الخليج العربي. لكن التأثير الأكبر هو للفقرة (ب) من المادة الأولى الخاصة بخطوط الأساس المستقيمة المطلة على بحر عمان، وبالأخص الخطوط بين النقاط (1) دبا الحصن ($25^{\circ} 37' 35.388''$ N, $56^{\circ} 16' 07.095''$ E)، و(2) جزيرة السّويفة ($25^{\circ} 36' 12.053''$ E, $56^{\circ} 21' 18.648''$ N)، و(3) راس دبا ($25^{\circ} 35' 38.600''$ E, $56^{\circ} 21' 21.900''$ N)، وهذه الخطوط ستأثر على تعيين الحدود البحرية بين الدولتين في منطقة دبا، منطقة دبا البيعة العمانية، ودبا الحصن التابعة لإمارة الشارقة بدولة الامارات. أما النقاط (7) ميناء الفجيرة ($25^{\circ} 11' 25.600''$ E, $56^{\circ} 23' 00.900''$ N)، و (8) جنوب كلباء ($24^{\circ} 58' 52.844''$ E, $56^{\circ} 22' 35.271''$ N)، و(9) خطم ملاحه ($24^{\circ} 58' 49.524''$ E, $56^{\circ} 22' 35.495''$ N)، فلها تأثير على تعيين الحد البحري الفاصل بين ولاية شنّاص العمانية وإمارة الشارقة بدولة الامارات عند منطقة خطمة ملاحه على ساحل بحر عمان.

إن القانون الإتحادي الإماراتي رقم (19) لسنة 1993 المذكور أعلاه أورد نصاً في المادة (7) لم يُعمل به في القانون الدولي ولم ينص عليه في إتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار علماً ان الامارات ليست عضواً في الاتفاقية، فهي وأن كانت وقعت عليها في 10 / 12 / 1982 إلا انها لم تصادق وتنظم لها، وأهم هذه الإتفاقيات إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جاء نصه كالتالي: "إذا ترتب على

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

قياس البحر الإقليمي عملاً بأحكام هذا القانون ترك حيّز من المنطقة الإقتصادية الخالصة محاطاً بالبحر الإقليمي من جميع الجهات ولا يتجاوز إمتداده في أي إتجاه (12) إثني عشر ميلاً بحرياً فإن ذلك الحيّز يُعتبر جزءاً من البحر الإقليمي للدولة وينطبق ذات الحكم على أي حيّز من المنطقة الإقتصادية الخالصة يمكن أن تتم الإحاطة به برسم خط مستقيم واحد لا يزيد طوله عن (12) إثني عشر ميلاً بحرياً²⁵.

فهذا النص إذا وجدت منطقة إقتصادية خالصة لا يتعدى إمتدادها 12 ميلاً بحرياً من كل إتجاه محاطة بالبحر الإقليمي الإماراتي تُضم إلى البحر الإقليمي وتعامل على أساس أنها بحر إقليمي وليس منطقة إقتصادية خالصة.

وبغض النظر عن قانونية هذه المادة من عدمها في القانون الدولي للبحار، فإنه من غير المتوقع أنه يمكن تطبيقها في المجالات البحرية الإماراتية المحاذية للبحر الإقليمي العماني، وهو مجال دراستنا هنا. والإحتمال الغالب إن المشرّع الإماراتي وضع هذه المادة لإحتمالية تطبيقها، على المنطقة التي تكثر فيها الجزر والمرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر وهذه منتشرة في البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة الإمارات التابع لإمارة أبو ظبي بشكل أساسي.

وبرغم أن الدولتين تأخذ بمبدأ خط الوسط لتعيين حدود بحرهما الإقليمي إلا أنه قد يحتاج إلى تعديل⁽¹⁾ في أي إتفاقية بين الدولتين⁽²⁾ نظراً لشكل السواحل،

1. الضحاك (د. ادريس)، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، القاهرة، دار النهضة العربية، 1989، ص 25، هامش 40.

2. سبق للإمارات الإشارة إلى الأخذ بمبدأ العدالة بشأن مد ولايتها على الجروف القارّية عام 1994، إذ تضمنت هذه الإعلانات نصاً يشير إلى حدود الجرف القارّي وكل إمارة مع الدول المجاورة ستحدد وفقاً لمبادئ العدالة، أنظر: النياي، م. س. ص 88.

البحر الإقليمي العماني

ووجود بعض حقول نفط أو غاز قريبة من مسار الحدود، وإختلاف مناطق التحديد وطبيعة كل ساحل يتطلب تعيين حدود البحر الإقليمي فيه والتي يمكن تقسيمها على النحو التالي:

الفرع الأول في بحر عمان

توجد منطقتان يتطلب فيهما تعيين حدود البحر الإقليمي بين عمان ودولة الإمارات على بحر عمان:

1. المنطقة الأولى "خطمة ملاحه" والتي تقع بدايتها عند النقطة 149 في القطاع رقم 1، قطاع شرقي العقيدات إلى خطمة ملاحه⁽¹⁾ من إتفاقية الحدود البرية بين الدولتين لعام 2002. وهذه المنطقة تفصل ولاية شनाव في منطقة الباطنة عن إمارة الشارقة بدولة الإمارات. وتتصف بأن الساحل الذي تقع عليه ساحل مستوي ومستقيم ولا توجد قريب منها منشآت مينائية يمكن أن تؤثر على تعيين الحدود أو حقول النفط أو الغاز إلا في حال توسعة ميناء الفجيرة القريب توسعة كبيرة وهو من الممكن لأن هذا الميناء هو أكبر الموانئ التابعة لدولة الامارات على بحر عمان، فالأنسب تطبيق خط الوسط لتعيين حدود البحر الإقليمي لكلا الدولتين. يتأثر تعيين هذا الحد بأمرين مهمين:

أولهما بداية نقطة التعيين التي يلتقي عندها خطوط الأساس العادية العمانية، أي حد أعلى المد على الساحل بخطوط الأساس المستقيمة الإماراتية المنشئة بقرار مجلس الوزراء في دولة الامارات رقم (35) لسنة 2022 في النقاط (7) ميناء الفجيرة، و(8) جنوب كلباء، و(9) خطم الملاحه من الفقرة (ب) الخاصة بخطوط الأساس المستقيمة لساحل دولة الامارات المطل على بحر عمان. هذا التأثير

1. إحداثياتها: "49.525 58° شمالاً و "28.705 22° 56 شرقاً

البحر الإقليمي العماني

سيكون محل نقاش مع الجانب العماني لأن عمان قد تكون اعترضت على انشاء هذه الخطوط التي تمت سنة 2022 بينما مباحثات تعيين الحدود بين الجانبين بدأت قبل ذلك بكثير.

وثانيا مسار خط التعيين الذي يقدر طوله بـ 44 ميلا بحريا ويشمل تعيينا للبحر الإقليمي بعرض 12 ميلا والمنطقة الاقتصادية الخالصة بعرض 32 ميلا بحريا حتى يلتقي بالنقطة الحدودية الثلاثية المشتركة العمانية الإماراتية الإيرانية.

وهناك خلاف بين الدولتين على مكان هذه النقطة، فبالنسبة للجانب العماني يمكن استنتاج موقفه من شيئين، الأول اتفاقية تحديد الحدود البحرية بين سلطنة عمان والجمهورية الإسلامية الإيرانية في منطقة بحر عمان، والموقعة بتاريخ 2015/5/26، والتي بينت آخر نقطة لتعيين خط الحدود⁽¹⁾ بين الدولتين قبل وصول حدودهما للنقطة المشتركة مع الامارات وهي النقطة (55) واحداثياتها (38° 5' 25" E 8° 9' 57" N)، كما ورد في المادة (1/1) من الاتفاقية. على أن يتبع اتجاه خط الحدود بعد هذه النقطة خطأ جيوديسيا مستقيماً مبنياً على زاوية السميت (313) درجة، ويعتبر هذا الخط الجيوديسي المستقيم امتداداً لخط الحدود البحرية، كما جاء في المادة (3/1) من نفس الاتفاقية.

أما الاستنتاج الثاني للموقف العماني فنجد من خلال الخرائط الرسمية الصادرة عنها مثل خارطة الامتيازات البحرية الصادرة عن وزارة الطاقة والمعادن الخاصة بمناطق التنقيب المطروحة على الشركات وبالتحديد المنطقة رقم 11 المحاذية للحدود البحرية مع الامارات في هذه المنطقة⁽²⁾. وهذه الخرائط تجعل

1. تم استخدام مصطلح "تعيين الحدود" في جميع كتب هذه الموسوعة عند الحديث عن الحدود البحرية مع إبقاء باقي المصطلحات كما وردت في الاتفاقيات ومصادرها مثل "تحديد الحدود"، و"ترسيم الحدود".

2. Sultanate of Oman concession map, Ministry of Energy and Mineral, 4 Aug 2022

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

نقطة الحدود تقع على الاحداثيات ($25^{\circ} 7' 00.712''$ E $10.327''$ 7' 57° N)، وتبعد هذه النقطة ما بين 2.5 - 3 أميال شمال النقطة (55) من الاتفاقية مع إيران.

أما الموقف الاماراتي فنجدّه من خلال مذكرة الاحتجاج الصادرة من وزارة الخارجية والتعاون الدولي الاماراتية على اتفاقية تعيين الحدود العمانية الإيرانية الموقعة بينهما في 2015، والموجهة من المفوضية الدائمة لدولة الامارات لدى الأمم المتحدة بنيويورك الى الأمين العام للأمم المتحدة بتاريخ 2017/10/5 والتي تشير بها الى ان المساحة البحرية من النقطة (51) من الاتفاقية الى النقطة (55) تم اقتطاعها من مناطقها البحرية وتم الحاقها بمناطق بحرية تدعيها عمان.

سيتم مناقشة وجهتي نظر البلدين حول مسار تعيين حدودهما البحرية بتفاصيل دقيقة عند مناقشة حدودهما في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذلك التقاء نقطة النقطة الثلاثية بينهما وإيران في الكتاب الرابع من هذه الموسوعة عن المنطقة الاقتصادية الخالصة، اما في مساق حديثنا هنا فهو حول مسار خط التعيين وميلانه الذي يؤثر عليه موقع النقطة الثلاثية المشتركة العمانية الإماراتية الإيرانية ويمكن تلخيص موقف كل من البلدين بالشكل المرفق بكتاب المنطقة الاقتصادية الخالصة.

على كل حال فإن مسار الخط الحدودي وميلانه سيعتمد على ما يتم الاتفاق عليه في اتفاقية تعيين الحدود بين الدولتين الشقيقتين وليس هنالك أسبابا حقيقية تدعو للخلاف.

2. المنطقة الثانية: منطقة دبا وهي النقطة التي تفصل ساحل مدينة دبا إلى قسمين، "دبا البيعة" التابعة لعمان، و"دبا الحصن" الإماراتية وهي تقع

البحر الإقليمي العماني

على النقطة رقم 1 من القطاع رقم 4 قطاع رؤوس الجبال (من دبا إلى الدارة) من إتفاقية الحدود البرية بين البلدين عام 2002⁽¹⁾ وهذه النقطة تقع أقصى جنوب شبه جزيرة مسندم بالنسبة للجانب العماني، وأقصى شمال إمارة الشارقة بدولة الإمارات وقريباً منها يبدأ الحد الجنوبي لمضيق هرمز كما تصفه المصادر الأجنبية⁽²⁾.

ولتعيين حدود البحر الإقليمي بين الدولتين فقد تبرز بعض العقبات إذا لم يأخذ الجانبان بالتوافق، فعند هذه النقطة يتواجه خط الأساس المستقيم بالنسبة للجانب العماني والذي هو جزء من نظام خطوط الأساس المستقيم في مسندم حول مضيق هرمز⁽³⁾، مع خطوط الأساس المستقيمة الإماراتية المنشئة بقرار مجلس الوزراء رقم 35 لسنة 2022، إذا تم التوافق بين الدولتين للأخذ بها في مباحثات تعيين الحدود البحرية بينهما، نظراً لأنه تم إنشائهما أثناء إجراء المباحثات.

والنقاط الإماراتية التي ستؤثر على بداية تعيين هذا الحد هي النقاط (1) دبا الحصن، و(2) جزيرة السويفه، و(3) رأس دبا من الفقرة (ب) من القرار المذكور. أما مسار خط التعيين وميلانه فسيؤثر عليه موقع النقطة الحدودية الثلاثية العمانية الإماراتية الإيرانية المشتركة. فبالنسبة لكل من عمان وإيران فإن

1. إحداثياتها "33.032° 37' 25° شمالاً و "17.488° 16' 56° شرقاً.

2. ليس هنالك تحديد واضح لحدود المضيق ولكن بالنسبة للدول الغربية فهي تبدأ من رأس دبا من الناحية الغربية، وكلما زاد طول المضيق كلما كان ذلك لصالح هذه الدول على حساب الدول المطلة على المضيق لكي يطبق نظام المرور العابر على مياهه.

3. أقرب نقطة للحدود مع الإمارات بالنسبة لخطوط الأساس المستقيمة هي النقطة 16 من المجموعة أ حول مضيق هرمز وهي آخر نقطة في هذه المجموعة من نظام خطوط الأساس وإحداثياتها: "32.345° 37' 25° شمالاً و "03.950° 16' 56° شرقاً.

هذه النقطة هي النقطة 22 من اتفاقية تعيين حدود الجرف القاري بين الدولتين الموقعة بينهما في 1975/7/25، والتي لم يتم تعيينها ولكن تقع جنوب النقطة 21 واثباتها (20° 45' 20" E 56° 51' 30" N)، وبزاوية سمت 190 درجة مع خط الحدود الجانبي للجرف القاري الخاص بكل من سلطنة عمان والشارقة بدولة الامارات.

أما بالنسبة للامارات فليس هناك موقف معلن من وجهة نظرها من مسار الخط الجانبي الذي يلتقي بالنقطة الثلاثية لكن هناك حقائق تمت على الأرض بعد عقد إتفاقية تعيين حدود الجرف الفاري العماني الإيراني عام 1975، أهمها انشاء ميناء دبا الحصن الاماراتي الذي يقع على خليج جغرافي بنهايته يوجد رأس دبا التابع للإمارات وهو بدوره سيجر حد البحر الإقليمي الإماراتي باتجاه الشمال ناحية الجانب العماني. يضاف إلى ذلك أن النقطة رقم (1) المذكورة والتي تقع على ساحل بحر عمان ومنها يبدأ تعيين حدود البحر الإقليمي وبقية المجالات البحرية بين البلدين فإن مسافة إحرامات الحدود في كل جانب منها بمسافة ثلاثة أمتار فقط كما جاء في اتفاقية الحدود البرية لعام 2002، وهذه المسافة في البحر وبالذات على الساحل بين أعلى مد وأدنى جزر قصيرة جداً لتفصل حدوداً بحرية خاصةً إذا كانت تشمل أملاكاً لأشخاص أو أملاكاً عامة، وهذا الذي يجعل قوارب الصيادين من الجانبين تتداخل على جانبي الحدود مما ينتج عنه إختلافات على مواقع الصيد.

الفرع الثاني في الخليج العربي

هذا الحد في هذه المنطقة هو أبعد خط غرباً وكذلك شمالاً للبحر الإقليمي العماني وهو الحد الوحيد له على الخليج العربي. فكل حدود البحر الإقليمي العماني الجانبية تقع جميعها على بحر عمان وبحر العرب ما عدا هذا الحد الذي يفصل البحر الإقليمي العماني عن البحر الإقليمي لدولة الإمارات مع إمارة رأس الخيمة. ولم يسبق كما هو الحال مع الحدود الأخرى مع الإمارات أن تم تعيينه، وهو بالنسبة لحدود البحر الإقليمي الإماراتي الجانبية أكثرها أهمية وحساسية لقربه من جزرها طمب الكبرى وطمب الصغرى المتنازع عليها مع إيران، كما يوجد حقل النفط والغاز بجانبه يُطلق عليه حقل صالح. ونقطة بداية تعيين حد البحر الإقليمي بين عمان والإمارات في هذه المنطقة تقع على الساحل في منطقة "الدارة" وهي النقطة 87 من القطاع 4 قطاع رؤوس الجبال (من دبا إلى الدارة) من إتفاقية الحدود البرية بين البلدين لعام 2002⁽¹⁾.

وتعيين حد البحر الإقليمي بدايةً من النقطة على الساحل التي تنتهي عندها الإتفاقية البرية تحتاج كما هو الحال عند النقطة السابقة على خليج عمان إلى توافق بين البلدين فعندها تلتقي خطوط الأساس المستقيمة العمانية⁽²⁾ عند

1. إحداثياتها حسبما جاء في الإتفاقية "02.151 03 26 شمالاً و"13.316 05 56 شرقاً".
2. تقع هذه النقطة على الإحداثيات: "04.703 03 26 شمالاً و"01.896 05 56 شرقاً وهي قريبة جداً من النقطة التي تنتهي عندها الحدود البرية

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

النقطة (1) من المجموعة (أ) من نظام خطوط الأساس المستقيمة حول مضيق هرمز بخطوط الأساس المستقيمة للإمارات المنشئة بقرار مجلس الوزراء الاماراتي 35 لسنة 2022 - في حال الأخذ بها - وأهمها الخط الواصل بين النقطتين (17) ميناء الفجيرة، و(18) الدّارة من الفقرة (أ) خطوط الأساس المستقيمة لساحل دولة الامارات المطل على الخليج العربي.

وكما هو الحال في الحدّين السابقين فإن مسار هذا الحد يتأثر بتعيين النقطة الحدودية الثلاثية بين كل من عمان والإمارات وإيران والتي تحتاج الى اتفاق ثلاثي حولها.

يقع هذا الحد في منطقة هامة وحساسة فهو يقع على المدخل الرئيس للخليج العربي، وفي مضيق هرمز ذو الأهمية الاستراتيجية العالمية وبالنسبة لدولة الامارات تعيين هذا الحد مهم لما يترتب عليه من موقع النقطة الحدودية الثلاثية العمانية الإماراتية الإيرانية التي ستكون قريبة من الجزر الإماراتية محل الخلاف مع إيران وهي جزر أبو موسى وطنب الكبرى والصغرى.

المبحث الثاني

الحد مع الجمهورية اليمنية

تم تعيين حد البحر الإقليمي العماني مع اليمن بمقتضى إتفاقية تحديد الحدود البحرية بين عمان واليمن الموقعة في مسقط بتاريخ 2003/12/14، والتي تمت المصادقة عليها من قبل الجانب العماني بموجب المرسوم السلطاني رقم 2004/6 بتاريخ 2004/1/12⁽¹⁾، ومن قبل الجانب اليمني بموجب القانون الجمهوري رقم 2004/9 بتاريخ 2004/4/10⁽²⁾ وقد تم تبادل وثائق التصديق عليها في صنعاء بتاريخ 2004/6/3.

الإتفاقية أخذت بالتحديد الشامل والكامل عبر خط واحد لكافة المجالات البحرية. وتميزت مباحثات الجانبين بالثقة والسرعة في الإتفاق إذ تم إنجازها على خلال سنة واحدة فقط بين الإجتماع الأول والأخير⁽³⁾. وقد ساعد الجانبين عدة عوامل للوصول إلى الإتفاق (مطلب أول) وصولاً إلى إتفاقية تعيين الحدود البحرية بينهما (مطلب ثان).

1. الجريدة الرسمية العمانية رقم 759 الصادرة بتاريخ 2004/1/17، ص 10.

2. الجريدة الرسمية اليمنية العدد السابع 2004، ص 1 .

3. عقدت اللجنة سبع اجتماعات في البلدين

_ الاجتماع الأول: عقد في صنعاء بالجمهورية اليمنية خلال الفترة من 2002/9/18-15

_ الاجتماع الأخير: عقد في عدن بالجمهورية اليمنية خلال الفترة من 2003/9/29 - 24. أنظر في ذلك البادي

(عبد الله بن حمد)، تسوية الحدود العمانية اليمنية، تونس، كلية الحقوق والعلوم الدبلوماسية، أطروحة

دكتوراه في القانون لعام 2011، ص 205.

المطلب الأول

العوامل التي ساعدت على الإتفاق

هنالك عدة عوامل ساعدت في التوصل إلى إتفاقية تعيين الحدود البحرية بين البلدين. أهمها عاملين قانونيين وعاملين آخرين واقعيين:

التوقيع على إتفاقية الحدود العمانية اليمنية البرية بين الدولتين في 1992/10/1⁽¹⁾ كان أمراً مساعداً آخر للوصول إلى الإتفاق فهذه الإتفاقية إضافةً إلى إنهاؤها مسألة الحدود البرية بين الجانبين كان لها أثراً على الحدود البحرية من عدة أوجه.

فهي أولاً، حددت نقطة بداية الحدود البحرية وهي "رأس ضربة علي" كنقطة بداية لتعيين الحدود البحرية بين الجانبين، لكن عند التعيين ظهر أن للموقع موضعين مختلفين لدى الجانبين⁽²⁾ قبل أن يتم حل الخلاف بقيام الفريق الفني برحلة بحرية وزيارة الموقع والإتفاق عليه⁽³⁾. وثانياً، إن إتفاقية الحدود البرية حددت أيضاً مسار الخط فقد نصت المادة الثالثة منها: "يستمر إمتداد الخط

1. لمزيد من التفاصيل عن إتفاقية الحدود البرية بين عمان واليمن، أنظر: العيسائي (علي بن سالم)، إتفاقيات الحدود العمانية الدولية، م. س، ص. ص. 141 - 178.

2. بالنسبة للجانب العماني كان موقع رأس ضربة علي يقع على النقاط "16 38' 30" شمالاً و"04' 40" 53 شرقاً أما بالنسبة للجانب اليمني فإنه يقع "16 39' 00" شمالاً و"10' 07" 53 شرقاً لمزيد من التفاصيل، أنظر: Al-Mujaini, (Abdullah Ali), Settlement of the Sultante of Oman's international boundries with Yemen and Saudi Arabia, London, University of London, school of Africa and oriental studie, 2001, p p 25 – 26.

3. ibid. , p. 27

البحر الإقليمي العماني

الحدودي الفاصل من آخر النقطة الرئيسية على شاطئ (رأس ضربة علي) في اتجاه المياه الإقليمية وحتى نهاية المنطقة الاقتصادية الخالصة ويحدد هذا الإمتداد وفقاً لقواعد القانون الدولي وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ويعتبر هذا التحديد لخط الحدود البري والبحري الفاصل بين الدولتين حاسماً ونهائياً¹. وبالتالي فإنها أنهت أي مطالبة يمنية أو عمانية في الطرف الآخر من الحدود، على سبيل المثال مطالب اليمن بجزر الحلاّنيات (كوريا موريا)⁽¹⁾ والتي إتبعته اليمن سابقاً لرفع سقف مطالبتها في المفاوضات، وهو الأمر الذي سهل من الوصول إلى إتفاقية تحديد الحدود البحرية.

كان لتشابه القوانين الداخلية فيما يتعلق بتعين الحدود البحرية وأخذ البلدين بمبدأ خط الوسط دوراً مهماً في المساعدة على سرعة إنجاز إتفاقية تعيين الحدود البحرية بينهما فكما ذكرنا سابقاً القوانين العمانية التي تأخذ بـ 12 ميل كعرض للبحر الإقليمي، وخط الوسط لتحديد مجالاتها البحرية مع الدول المقابلة أو المجاورة بناءً على المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10. أما بالنسبة للجانب اليمني فإنه كالعُماني يأخذ بعرض 12 ميل بحري للبحر

1. جزر الحلاّنيات (كوريا موريا) تتكون من خمس جزر على الساحل الجنوبي العماني أكبرها الحلاّنية، القبلية، الحلاّسية، سوداء، وأبعدها تقع على مسافة حوالي 25 ميل من الساحل العماني وهي جزر تتبع عمان. وفي عام 1854 إستولت عليها بريطانيا ثم أقامت عليها محطة إتصالات (تلغراف) ومن ذلك التاريخ ضمتها بريطانيا إلى محمية عدن حتى عام 1963 عندما حولت الإشراف عليها إلى المقيم السياسي البريطاني في البحرين وأعيدت إلى السيادة العمانية في 1967/11/30. وقد رفضت اليمن الجنوبي القرار البريطاني بإعادة الجزر للسيادة العمانية وكانت اليمن الجنوبي قبل الإتفاق على تحديد الحدود البرية تثير مسألة السيادة على هذه الجزر. لمزيد من التفاصيل حول الجزر، أنظر:

- Record of Yemen, op. cit., p. 731, 748, 751-753.

- Graz (liesl), op. cit., p.p. 141-143.

- Al-Mujaini, op. cit. pp 15 - 17.

وقد أقامت عمان على الجزر المجموعة (د) من خطوط الأساس من النقاط D38 - D43.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

الإقليمي اليمني. كما يأخذ بمبدأ خط الوسط لتحديد بحره الإقليمي مع الدول المجاورة أو المقابلة، حيث تنص المادة 4 من القانون رقم 37 لسنة 1991 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري: "يمتد البحر الإقليمي للجمهورية فيما يلي المياه الداخلية إلى مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً باتجاه البحر تُقاس من خط الأساس المستقيم أو من أدنى مستوى لمياه الجزر المنحسرة الممتدة على طول الساحل، كما هو موضح في الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها في الجمهورية". وكان اليمن الجنوبي قبل الوحدة اليمنية في عام 1970 قد وسّع بحره الإقليمي إلى 12 ميل بحري بناءً على القانون رقم 48 بتاريخ 1970/2/9 بشأن البحر الإقليمي والإمتداد القاري⁽¹⁾.

أما بالنسبة لتعيين الحدود البحرية مع الدول المقابلة أو المجاورة فإن الباب الخامس بعنوان الحدود البحرية المادة 18 من القانون 37 لسنة 1991 نصت: "تعيين الحدود البحرية بين الجمهورية وأية دولة لها سواحل مقابلة أو ملاصقة لساحل الجمهورية فيما يتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بالاتفاق مع تلك الدولة.

وإلى أن يتم التوصل إلى إتفاق تعيين الحدود البحرية لا يحق مد الحدود البحرية للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بين الجمهورية وأي دولة لها سواحل مقابلة أو ملاصقة لساحل الجمهورية إلى أبعد من خط الوسط أو خط تساوي البعد الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بُعدها من أقرب النقاط على الخطين الأساسيين الذين يُقاس منهما عرض البحر الإقليمي للجمهورية والبحر الإقليمي لتلك الدولة."

1. الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س.، ص ص 164، 165.

البحر الإقليمي العماني

أما العاملين الواقعيين فهما العلاقات الطيبة وحسن الجوار وعمق الروابط التاريخية⁽¹⁾ والمصالح المشتركة.

ونظراً لعدم وجود حقول نفط وغاز على خط تعيين البحر الإقليمي تعقد عملية التحديد فإن ذلك كان من العوامل التي ساعدت أيضاً على الاتفاق، رغم أن الاتفاقية أوردت مادة في كيفية الإستغلال المشترك للثروات بين الطرفين جاعلة مسافة 250 متراً من خط الحدود أي 125 متراً على كل جانب لهذا الإستغلال، إذ تنص المادة الرابعة: "في حالة إكتشاف إمتداد أي تركيب جيولوجي نفطي منفرد أو حقل نفطي منفرد أو أي حقل غاز منفرد أو أية مصادر ومكان معدنية أو طبيعية أخرى عبر خط الحدود المنصوص عليه في المادة الأولى من هذه الاتفاقية، وأمكن إستغلال جزء من ذلك التركيب أو الحقل الواقع في جانب من

1. نشأت علاقة فريدة بين الجانبين منذ القدم كان لها أثراً كبيراً في نشر الحضارة الإسلامية والتواجد العربي في شرق آسيا وإفريقيا. فالعمانيون ملاحون معروفون ومن أكثر الشعوب دراية بإستخدام خطوط الملاحة والنقل في غرب المحيط الهندي واليمنيين وخاصةً الحضارم سكان محافظة حضرموت - فإنهم تجار مشهورون انتشروا في هذه المناطق فكان الحضارم يقيمون في تلك المناطق ويتزوجون من السكان المحليين ويتاجرون مع العمانيين الذين ينقلون التجارة عبر المدن والبلدان المختلفة إلا أنه في الستينات من القرن العشرين توترت العلاقات بين عمان واليمن الجنوبي (سابقاً جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية) عندما تبنت الأخيرة الماركسية ودعمت الجبهة الشعبية لتحرير عمان والخليج العربي قبل أن يتم القضاء على هذه الجبهة في منتصف السبعينات. وفي أكتوبر 1982 وقّعت عمان واليمن الجنوبي بوساطة كويتية إعلان المبادئ المشترك والذي نص على تطبيع العلاقات بين الجانبين وبالإلتزام بالحدود المشتركة وعدم التدخل في الشؤون الداخلية وإحترام السيادة الوطنية، وفي أكتوبر 1988 توصل البلدين إلى إتفاق حول قضية الحدود بينها وكان هذا الإتفاق آخر عمل مع اليمن الجنوبي قبل الوحدة اليمنية في 1990/5/22. لمزيد من التفاصيل الخلافات العمانية مع اليمن الجنوبي، راجع:

Al-Mujaini, op. cit, p.p. 6 - 14.

أما عن العلاقات العمانية اليمنية التاريخية، أنظر: الندوة الدولية، التبادل الحضاري العماني اليمني بتاريخ 2010/2/8-7، مسقط، جامعة السلطان قابوس، 2010.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

خط الحدود المذكور، إستغلالاً كلياً أو جزئياً بواسطة الحفر الإتجاهي من الجانب الآخر لخط الحدود فإنه:

لا يجوز حفر أية بئر في أي من جانبي خط الحدود المبين في المادة الأولى بحيث يقع أي قسم من أقسامه المنتجة على بعد أقل من (250) متراً عن خط الحدود المذكور إلا بالإتفاق المشترك بين الطرفين.

إذا نشأت الظروف التي تتطرق إليها هذه المادة فإن على طرفي هذه الإتفاقية أن يبذلا أقصى جهودهما للتوصل إلى إتفاق بشأن طريقة تنسيق العمليات وتوحيدها في كلا جانبي خط الحدود“.

كل هذه العوامل ساعدت إلى التوصل إلى إتفاق لتحديد الحدود البحرية بين البلدين وهو ما سنناقشه في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

إتفاقية عام 2003 لتعيين الحدود البحرية بين البلدين

وقّعت الدولتان إتفاقية تعيين الحدود البحرية بينهما في مسقط بتاريخ 2003/12/14. وأخذت الإتفاقية بالخط الواحد لتحديد كافة المجالات البحرية⁽¹⁾. سواء كانت المجالات ذات السيادة أو المجالات ذات الحقوق السيادية وتم الأخذ بمبدأ خط الوسط. حيث نصت المادة الأولى من الإتفاقية:

”يحدد خط الحدود الفاصل بين البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارّي لسلطنة عمان والجمهورية اليمنية بخطوط جيودسية تصل بين نقاط الموصوفة بإحداثيات مبينة على النظام الجيوديسي العالمي WGS 48 كما هو آت.....“.

كما أن الإتفاقية في ديباجتها أكّدت نهائيتها بالنسبة لتعيين الحدود البحرية بين البلدين حيث جاء نصها: ”وتنفيذاً للرغبة المشتركة للبلدين في تحديد الحدود البحرية بينهما في بحر العرب بصفة نهائية.....“.

1. فصلت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أحكام تعيين حدود البحر الإقليمي في المادة 15، والمنطقة الإقتصادية الخالصة في المادة 74 أما الجرف القارّي فالمادة 83 ونظراً للإختلاف في طريقة التحديد قامت عدة دول بعقد إتفاقيات حدودية منفصلة للبحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارّي. مثال على ذلك فرنسا وبلجيكا عقدتا إتفاقيتين إحداهما تحدد البحر الإقليمي والأخرى تحدد الجرف القارّي في نفس اليوم من عام 1990، وقد تبنت بلجيكا وهولندا نفس الخط عام 1996. أنظر:

Anderson (David), Drafting an Agreement, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15-17/7/2004, p. 6.

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

وتم الأخذ في الإتفاقية بمبدأ خط الوسط والذي هو المبدأ المعتمد، كما تم ذكره سابقاً، في التشريعات الوطنية لكل من سلطنة عمان والجمهورية اليمنية.

يمكن اعتبار الخط الواصل بين النقطة (1) عند الإحداثيات، خط الطول (53 درجة، 06 دقيقة، 30.88 ثانية شرقاً). وخط العرض (16 درجة، 39 دقيقة، 03.83 ثانية شمالاً)، والنقطة (2) عند الإحداثيات، خط الطول (53 درجة، 14 دقيقة، 50 ثانية شرقاً). وخط العرض (16 درجة، 23 دقيقة، 02 ثانية شمالاً) هي تعيين لحدود البحر الإقليمي. أما بقية النقاط 15 فهي تعيين لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

لتعيين حد البحر الإقليمي يستخدم الجانبان خطوط الأساس العادية⁽¹⁾ حول المنطقة القريبة من مسار الخط، فالجانب العماني يستخدم خطوط الأساس العادية من "رأس سيجر" إلى "رأس ضربة علي" وعددها 32 نقطة. أما الجانب اليمني فقد يستخدم نقاط خطوط الأساس العادية من (رأس فاتك) إلى (رأس ضربة علي)⁽²⁾.

وإستخدم الجانب العماني الخرائط العمانية والأجنبية لوضع هذه النقاط هي:

الخارطة العمانية البحرية 250، والتي نشرت في 18 نوفمبر 1998، وتم طبعتها في طبعة جديدة في 15 يوليو 1999، وبمقياس رسم 1: 25000 .

1. تم استخدام خطوط الأساس المستقيمة بالنسبة للجانب العماني حول جزر الحلانيات وهي المجموعة (د) من نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية ولكن تأثيرها لم يكن على البحر الإقليمي بل على تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

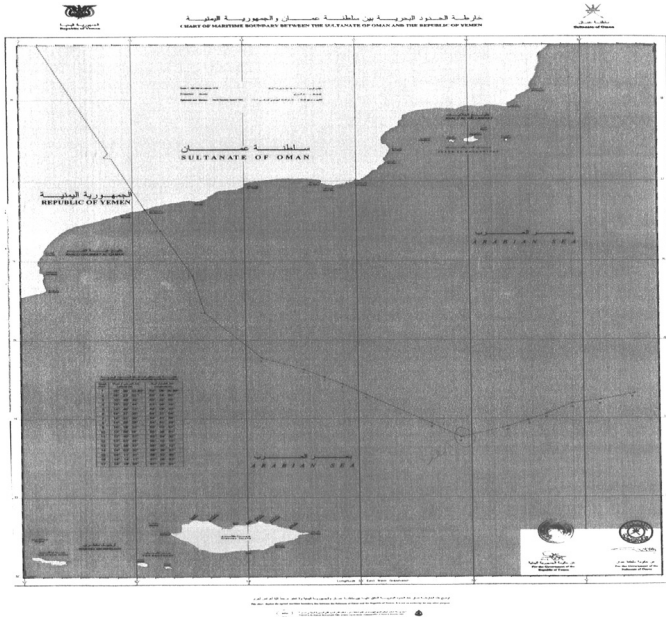
2. يعتمد الجانب اليمني على أبعد نقطة كخط أساس عادي أي حد أدنى الجزر على "رأس فاتك" على خطوط الطول °00' 54' 02 وخط العرض °00' 38' 01، بالإضافة إلى حد أدنى الجزر عند "رأس ضربة علي". أنظر في ذلك البادي (عبد الله بن حمد)، م، ص.ص. 255-256 وكذلك ص.ص. 261-262

البحر الإقليمي العماني

الخارطة العمانية البحرية 1201، والمنشورة في 18 نوفمبر 1998، حدد
طبعتها في 17 مايو 2000 بمقياس رسم 1:125000.

الخارطة العمانية البحرية 1200، والمنشورة في 18 نوفمبر 1997، لمقياس
رسم 1:125000.

الخارطة الأمريكية البحرية الطبعة الثانية أغسطس 1988، لمقياس رسم 1:
300000. كل الخرائط ذات تكوير ومرجع إسناد الجيوديسي العالمي WGS 84 .
لينتج عن الإتفاق خط تعيين البحر الإقليمي العماني مع اليمن في بحر
العرب وهو يمثل حلاً عادلاً لكلاً من البلدين.



المصدر: إتفاقية تعيين الحدود البحرية بتاريخ 2003/12/14

(لا يعتد بهذه الخارطة هنا فيما يتعلق بالحدود الدولية لكن يعتد بمصدرها الأصلي)

الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني

بعد أن ناقشنا حدود البحر الإقليمي من جميع الجوانب، فإننا بذلك عيّنّا الإطار المكاني له والذي تستطيع عمان كدولة ساحلية أن تمارس سيادتها على هذا الإطار المكاني من خلال وضع نظام قانوني وبما يسمح به القانون الدولي، فيما يتعلق بإستغلاله والمرور والملاحة خلاله وهو ما سنناقشه في الباب الثاني.

الباب الثاني

النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

لعمان كدولة ساحلية أن تمارس السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي وإستغلال موارده المختلفة وتنظيم الملاحة به وحماية البيئة البحرية، وتمتد هذه السيادة إلى المجال الجوي الذي يعلوه وإلى قاع المياه وباطن أرضه، كما خولها القانون الدولي. وتحقيقاً لذلك عملت عمان على إصدار التشريعات والقوانين التي من شأنها إخضاع بحرها الإقليمي لسيادتها الوطنية وذلك حماية للمصالح الوطنية وإنتفاعاً بثرواته المختلفة الحية منها وغير الحية.

كانت أولى خطوات التنظيم القانوني للبحر الإقليمي العماني المرسوم الصادر بتاريخ 1972/7/7، حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك⁽¹⁾، الذي نصت المادة 1 منه بعنوان المياه الإقليمية: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على مياهها الإقليمية والفضاء الجوي فوقها وقاع البحر وتحت التربة تحت تلك المياه بما يتلاءم مع مبدأ المرور البري لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية ووفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك".

ثم جاء المرسوم رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10 والجاري العمل به حتى الآن كقانون، جاءت المادة الأولى منه مشابهة لتلك المادة في المرسوم

1. والمرسوم غير مرقم، الجريدة الرسمية رقم 12، بتاريخ 1972/7/20.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

السابق مع بعض التغييرات والتي جاءت كما يلي: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية".

ويلاحظ على المرسومين أنهما أكّدا على ممارسة عمان لسيادتها الكاملة على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لأنظمتها المحلية. وهذا يتوافق مع القانون الدولي وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 2 وكذلك مع العرف الدولي، كما يُلاحظ أيضاً إستبدال مسمى "البحر الإقليمي" في المرسوم الأخير بدلاً من "المياه الإقليمية" الوارد في المرسوم السابق.

وثاني هذه الخطوات هو ما أكّده عمان في مواقفها الدولية. والتي تمثلت بإعلان الأول حول البحر الإقليمي من الإعلانات التي قدمتها عمان عند إيداعها أوراق التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك بتاريخ 1989/8/17⁽¹⁾ والذي أكّد على ممارسة عمان لسيادتها على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي الذي يعلوه وباطن أرضه حيث جاء نصه كما يلي: "ثانياً: تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرهما الإقليمي وما فوقه وما تحته وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك وما يتلاءم مع أحكام هذه الإتفاقية الخاصة بمبدأ المرور البرئ"⁽²⁾.

1. صادقت عمان على الإتفاقية بالمرسوم رقم 89/67 بتاريخ 1989/5/22، والمنشور في الجريدة الرسمية عدد 408 الصادرة بتاريخ 1989/6/1، ص. 6. وقد جاءت ديباجة المرسوم ما يلي "بعد الإطلاع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في نيويورك بتاريخ 1983/7/1" والمقصود هنا توقيع عمان على الإتفاقية في ذلك التاريخ والمكان. أما الإتفاقية فقد تم التوقيع عليها من قبل 129 دولة بتاريخ 1982/12/10 بجامبيكا.

2. Declarations or Statements upon UNCLOS ratification, op. cit, p. 74.

البحر الإقليمي العماني

وسيطرة عمان على بحرهما الإقليمي وبسط سيادتها عليه تقابله من جانب آخر التجاذبات مع دول الجوار وبعض المنظمات الدولية، وكذلك مع كثير من دول العالم مثل الدول الكبرى ودول الخليج العربي والتي لها مصلحة في تقليص سيادة عمان على بحرهما الإقليمي خاصة في الجزء الذي يُشكّل مضيق هرمز كما سنرى لاحقاً.

سوف نتناول في هذه الدراسة النظام القانوني للبحر الإقليمي في فصلين، السيادة العمانية على بحرهما الإقليمي (فصل أول) والإستثناء على هذه السيادة وهو نظام المرور بنوعيه البرئ، والعابر فيما يتعلق بمضيق هرمز (فصل ثان).

الفصل الأول

السيادة العمانية على بحرها الإقليمي

لعمان سيادة كاملة على بحرها الإقليمي كما أقره العرف الدولي والإتفاقيات الدولية⁽¹⁾. وكذلك كما أكّده المادة الأولى من إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة⁽²⁾ وتبعتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

1. قبل إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وتبعتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ثار جدل فقهي حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي وذلك بهدف تقرير علاقة الدولة الساحلية به وما تتمتع به من حقوق عليه وقد انقسم الفقه حول ذلك إلى فريقين: الفريق الأول يُعتبر البحر الإقليمي جزء من البحر العام وأن الأسرة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر لكونه ملكية مشتركة وللدولة الساحلية بعض الحقوق التي تكفل مصالحها. وقدم أصحاب هذا الفريق عدة نظريات مثل نظرية حقوق الإرتفاق الساحلية، ونظرية حق الحفظ. والفريق الثاني يلحق البحر الإقليمي بإقليم الدولة بإعتباره جزء منه وإمتداد له تغمره المياه ولا يختلف في جوهره القانوني عن الجزء الأرضي وإعتمد أصحاب هذا الرأي عدة نظريات لذلك مثل نظرية حق الملكية والتي ترى أن علاقة الدولة بالبحر الإقليمي هي علاقة ملكية ويجوز للدولة مباشرة كافة الحقوق والإختصاصات والسلطات التي تباشرها على إقليمها البري، ونظرية حق السيادة أي للدولة سيادة عليه كما هو الحال على الإقليم البري. والتعامل الدولي الحالي يقوم على هذا المبدأ سواء في الإتفاقيات الدولية مثل إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وكذلك في ممارسات الدول وقوانينها الداخلية.

لمزيد من التفاصيل حول الموضوع، أنظر:

- حمود (د. محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، ط 1، عمان، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص.ص. 123-126

- الخطيب (محمد سعيد محمد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1975، ص ص 150-287.

2. جاءت المادة الأولى:

” 1 - تمتد سيادة الدولة إلى ما بعد أرض إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى حزام من البحر متاخم لشواطئها ويُعرف بالبحر الإقليمي.

2 - تمارس هذه السيادة مع عدم الإخلال بالأحكام الخاصة بهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى.“

البحر الإقليمي العماني

لعام 1982 والتي نصت مادتها 2 تحت عنوان النظام القانوني للبحر الإقليمي، وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي ولقاعه وباطن أرضه: ”

تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يُعرف بالبحر الإقليمي. تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي“.

ومبدأ السيادة من المبادئ الأساسية للنظام الدولي الراهن⁽¹⁾، وهو مرتبط بمبدأ إستقلال الدولة وملازم له. ويمكن تقديم تعريف للسيادة بأنها ”ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية مطلقة وإنفرادية على جميع الأشخاص والأماكن“⁽²⁾. ومعناه أن تتمكن الدولة من تقرير ما تراه مناسباً وتنفيذه في المجال الداخلي والخارجي⁽³⁾. فالسيادة تتضمن كل الإختصاصات وتشمل كل الحقوق، وتمنع الغير

1. يُقصد بلفظ السيادة الإختصاص في القانون الدولي وبالسلطة في القانون الدستوري. أنظر في ذلك داود (د.عبد المنعم محمد)، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية، الإسكندرية، منشئة المعارف، د.ت. ص 87.

2. للسيادة مظهران داخلي وخارجي: الداخلي يتمثل في حرية إختيار نوع الحكومة (ملكية - جمهورية - دكتاتورية)، ونظام الحكم (برلماني - رئاسي) والتنظيم السياسي (حزب واحد - تعدد الأحزاب)، والنظام الإقتصادي (ليبرالي - اشتراكي)، وتنظيم لمرافقها بالتشريعات التي تراها وإخضاع السكان لها. أما المظهر الخارجي فيتمثل في دخول الدولة في تحالفات مع دول أخرى وفي عقد معاهدات والانضمام للمنظمات الدولية وفي شن الحرب وعقد الصلح والإعتراف بالدول والحكومات الأجنبية. أنظر في ذلك: هندي (د.إحسان)، مبادئ القانون الدولي العام في السلم والحرب، ط 1، دمشق، دار الجليل، 1984، ص 172.

3. نفس المرجع، ص 172.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

من المشاركة في ممارستها⁽¹⁾. وتطَبَّق بشكل أساسي على مجالي المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

وتتمثل السيادة العمانية على بحرها الإقليمي في سيادة مكانية (مبحث أول) وسيادة وظيفية (مبحث ثان).

1. حمود، م.س.، ص 251.

المبحث الأول

السيادة المكانية

مفهوم المكان بالنسبة للسيادة على البحر الإقليمي يمكن دراسته من خلال منظورين⁽¹⁾. أولهما إمتداده الأفقي وهو عبارة عن إتساعه أو عرضه، وهو كما سبق دراسته في الباب الأول 12 ميلاً بحرياً ويقع التركيز فيه أساساً على الكتلة المائية. أما المنظور العمودي والذي يشمل دراسة ثلاثة أشياء وهي أولاً الكتلة المائية السائلة أي سطح الماء، وثانياً الكتلة الطينية تحت سطح البحر الإقليمي وهي القاع وما تحت القاع، وثالثاً الكتلة الهوائية فوقه. والسيادة المكانية: تعطي عمان الحق في ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي من خلال حيّز مكاني. أي أن السيادة المكانية لابد من ممارستها من خلال المكان. ويمكن تعريف السيادة المكانية من خلال مقارنتها بالسيادة المكانية للإقليم البرّي، حيث أن السيادة المكانية عليه سيادة مطلقة على الأرض والمقيمين عليها⁽²⁾. أو من خلال مقارنتها بالسيادة الوظيفية. فمثلاً، إذا كان عرض البحر الإقليمي ثلاثة أميال بحرية، فإن قاع وما تحت قاع المياه التي تتجاوز ذلك العرض يُعتبر جرفاً قارياً، وتمارس عليه الدولة الساحلية سيادة وظيفية تتمحور في إستغلال ثرواته الطبيعية فقط. وبمد عرض البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، فإن الأميال التي زادت على ثلاثة أميال

1. المزغني (د. حسان)، المجالات البحرية التونسية، أطروحة دكتوراه في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تونس المنار، السنة الجامعية 2015-2016، ص. 157.

2. ما عدا ما يُطلق عليه المناطق الحرة وهي مناطق جغرافية محددة في الدولة بها قوانين وأنظمة خاصة فيما يتعلق بقوانين الهجرة والجمارك والضرائب المالية مختلفة عما يُطبق على باقي أنحاء الدولة.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

أصبحت قاعاً للبحر الإقليمي وتحت السيادة الكاملة للدولة الساحلية تخضع لمختلف السلطات التي تقررها، أي سيادة مكانية بعد أن كانت سيادة وظيفية.

ومجال السيادة هذا يعطي لعمان سلطة شبه مطلقة على البحر الإقليمي في مواجهة أشخاص القانون الدولي دون الحاجة لتعداد الأنشطة التي تمارسها مثل حق الصيد، حق مراقبة التلوث، حق إستغلال الثروات، حق الملاحة، وحق الرقابة الجمركية وحق تنظيم المرور إلى غير ذلك من الحقوق.

إذا كانت السيادة المكانية تهتم كل الدول الساحلية بشكل عام إلا أنها لبعض الدول مثل عمان ذات أهمية أكبر وذلك لوقوع مضيق هرمز في جزء من البحر الإقليمي العماني. فإذا كان البحر الإقليمي وقاعه وما تحته وكذلك المجال الجوي الذي يعلوه هو في القانون والعرف الدوليين وممارسات الدول ضمن سيادة الدولة الساحلية إلا أنه في حالة وجود مضيق يستخدم للملاحة الدولية، فإن سيادة الدولة على المضيق والمرور به والطيران فوقه ليس كتلك السيادة على بقية البحر الإقليمي، وإنما ينظمها نظام خاص بالمرور بالمضائق الدولية وهو الأمر الذي ينطبق على البحر الإقليمي العماني في مضيق هرمز. لذلك سيتم تناول السيادة العمانية المكانية على بحرها الإقليمي في سيادة على مياهه وعلى القاع وما تحت القاع (مطلب أول)، وسيادة على المجال الجوي (مطلب ثان).

المطلب الأول

السيادة على المياه والقاع وما تحت القاع

السيادة على مياه وقاع وباطن أرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية جاءت بها الفقرة 2 من المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي نصت: "2 - تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه". وهي نفس المادة 2 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والتي نصها: "تمتد سيادة دولة الساحل إلى الفضاء الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي وكذلك إلى ما تحت قاع البحر وقاعه". كما أن محكمة العدل الدولية في قضية الحدود البحرية والبحر الإقليمي بين البحرين وقطر عام 2001 قررت أن حقوق الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي ليست وظيفية فقط ولكن سيلتزم كنتيجة لابد منها السيادة على باطن البحر والمياه المجاورة والعمود الهوائي فوقه⁽¹⁾.

وتبرز أهمية السيادة المكانية للدولة الساحلية في التفريق بين السيادة على قاع وما تحت قاع البحر الإقليمي العماني، وباطن وما تحت قاع الجرف القاري. ففي حالة البحر الإقليمي وقاعه وما تحت قاعه تكون لعمان سيادة كاملة عليه

1. والذي جاء فيها:

"The right of coastal state in the sea are not merely functional but" territorial entail sovereignty over the seabed and the super- jacent waters and air column" (ICJ Report, case concerning maritime delimitation and territorial questions between Qatar and Bahrain, 2001, para. 174).

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

وهي صاحبة الحق الحصري في إستغلال جميع الثروات ومد خطوط الأنابيب وكوابل الهاتف وغيرها لكونه جزء من إقليم الدولة المغمور بالمياه⁽¹⁾.

بينما السيادة العمانية على الجرف القاري وما تحت قاع الجرف القاري ذات حقوق سيادية. فعندما يكون إتساع البحر الإقليمي لدولة ما ثلاثة أميال يكون قاع وباطن المساحات المغمورة بالماء ضمن هذه الأميال الثلاثة ضمن البحر الإقليمي وما بعده جرف قاري فإذا مُدَّ إتساع البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري أصبح الجرف القاري في باطن الأميال بين 4-12 يدخل ضمن قاع وما تحت البحر الإقليمي بدل الجرف القاري وبالتالي تغيرت الأوضاع والقوانين الدولية التي تحكم ذلك القاع وما تحته من عدة نواح فأصبح لكونه قاع وباطن أرض بحر إقليمي تحت السيادة الكاملة للدولة الساحلية يخضع لمختلف السلطات التي تقررها الدولة الساحلية وليس فقط سيادة وظيفية تتمحور في إستغلال ثرواته الطبيعية.

وبالنسبة لعمان فقد جاءت المادة الأولى بعنوان البحر الإقليمي من المرسوم السلطاني رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10⁽²⁾ لتؤكد السيادة العمانية على قاع البحر الإقليمي وباطن أرضه حيث نصت: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية".

وهذه المادة مشابهة للمادة 1 بعنوان المياه الإقليمية من المرسوم السابق الصادر في 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة

1. حمود، القانون الدولي للبحار، م. س.، ص 359.

2. الجريدة الرسمية رقم 211 الصادرة في 1981/2/15، ص.ص. 20-21.

البحر الإقليمي العماني

لصيد الأسماك والذي ألغي العمل به المرسوم 81/15، حيث جاءت المادة: ”تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على مياهها الإقليمية والفضاء الجوي فوقها وقاع البحر وتحت التربة تحت تلك المياه، بما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية ووفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك“.

وقد عرّف قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية قاع البحر وترتبه التحتية بأنها: ”الجزء من قاع البحر وترتبه التحتية الذي تغمره مياه الصيد والمياه الداخلية“⁽¹⁾.

وفي قانون التعدين فإن منطقة التعدين تشمل قاع البحر وباطن الأرض الذي يقع تحت قاع البحر⁽²⁾. كما أن لائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية عدّت قاع مياه البحر الإقليمي بما فيها من اللؤلؤ والشعاب المرجانية من البيئة البحرية⁽³⁾.

ولابد من الإشارة إلى أن السيادة المكانية العمانية على بحرهما الإقليمي المشكّل لمضيق هرمز تختلف عن بقية البحر الإقليمي لكونه يمثل مضيق دولي للملاحة الدولية في أكثر من جانب أهمها المرور خلاله وعدم جواز إستغلال ثرواته المائية أو المعدنية تحت القاع إذا كان سيؤثر على المرور والملاحة خلاله، وهو ما سنفضّله لاحقاً.

-
1. المادة 1 تعاريف ومصطلحات من القانون الصادر بالمرسوم رقم 81/53 بتاريخ 1981/5/30، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 219 الصادرة في 1981/6/15، ص.ص. 9-3.
 2. المادة 1 تعاريف من قانون التعدين الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2003/27 بتاريخ 2003/4/16، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 742 الصادرة في 2003/5/3، ص.ص. 16-5.
 3. المادة 1 من اللائحة الصادرة بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 2005/159 بتاريخ 2005/6/19.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

أما المجال الجوي فوق البحر الإقليمي بشكلٍ عام وفوق مضيق هرمز فهو مثل العمود المائي وقاع وما تحت القاع يقع ضمن السيادة المكانية العمانية وهو ما سنتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الثاني السيادة على المجال الجوي

وضعت المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعنوان "النظام القانوني للبحر الإقليمي وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي ولقاع وباطن أرضه" والتي سبق ذكرها المبدأ العام في القانون الدولي للسيادة على المجال الجوي فوق البحر الإقليمي⁽¹⁾ وخاصةً الفقرة 2 التي تنص على: "تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه" وهذا النظام القانوني الذي وضعته الإتفاقية لم يختلف عن القواعد التي وضعتها إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في مادتيها الأولى والثانية. وتنص المادة 2 منها على: "لا تمتد سيادة دولة الساحل إلى الفضاء الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي وكذلك إلى ما تحت قاع البحر الإقليمي". ويُلاحظ أن إتفاقية جنيف لعام 1958 إستخدمت عبارة "الفضاء الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي" بينما تم إستخدام عبارة «الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي» في إتفاقية 1982. وقبلها فإن إتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني لعام 1944 إستخدمت، كما سنرى لاحقاً، "الفضاء الجوي" Air-space. فهناك عدة مصطلحات تصف الكتلة الهوائية وهي: "الفضاء الجوي" و«الحيز الجوي» و«المجال الجوي» كما يمكن إضافة «المنطقة الجوية». إن تعدد المسميات

1. نصها: "1 - تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يُعرف بالبحر الإقليمي.

2 - تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

3 - تمارس السيادة على البحر الإقليمي وهنا بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

يرتبط ارتباطاً وثيقاً؛ ليس في المعنى اللغوي لهذه المصطلحات؛ بل بممارسة الدولة الساحلية، ومحل حديثنا هنا عمان، لسيادتها على هذا المجال.

وممارسة الدولة لسيادتها على مجالها الجوي تغيرت بعد الطيران إلى الفضاء⁽¹⁾ فكان لابد من إيجاد تمييز بين المجال الجوي والذي هو خاضع لسيطرة الدولة وسيادتها والفضاء الجوي والذي هو غير خاضع لسيادة أي دولة⁽²⁾ فهناك أقمار صناعية تدور في مدارات حول الأرض وهناك سفن أو مركبات فضائية تحلق في الفضاء.

إن الجدل القانوني للتفريق بين هذين المجالين ما زال قائماً لكن في مساق حديثنا هنا سنتجاوزه نظراً لأن هذا النقاش يمس أساساً الفضاء الجوي فوق أراضي الدولة وليس بحرهما الإقليمي فقط⁽³⁾ وفي مساق الحديث هنا سيتم استخدام مصطلح المجال الجوي كما تم استخدام مصطلح المجال البحري للدولة الساحلية. إلا أن ما يميز السيادة على المجال الجوي فوق البحر الإقليمي هو أن نظام المرور البرئ للسفن الأجنبية المارة في البحر الإقليمي لا ينطبق على تحليق الطائرات الأجنبية فوق البحر الإقليمي، فالمادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تحدثت عن ذلك الحق لم تُشر إلى الطيران فوق البحر الإقليمي، بل أكثر من ذلك أن المادة 19 (2 - هـ) من ذات الإتفاقية جعلت إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها من الأنشطة التي إذا قامت بها سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي ضار بسلم الدولة الساحلية وبأمنها.

والمبدأ الذي أقرته إتفاقية الأمم المتحدة هذا مُستمد من قانون الطيران

1. بدأ ذلك في 1957/9/4 بإطلاق الإتحاد السوفيتي أول مركبة فضائية.

2. المزغني، م.س.، ص. 158.

3. لمعرفة التفريق بين المصطلحين، أنظر المرجع السابق، ص. 157-162.

البحر الإقليمي العماني

الدولي العام والذي يقوم على مبدأ لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على المجال الجوي الذي يعلو أراضيها ومياها الإقليمية⁽¹⁾.

فأول ما أُكِّد هذا المبدأ المادة الأولى من معاهدة باريس بشأن تنظيم الملاحة الجوية لعام 1919، حيث قررت أن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الهواء الجوي الذي يعلو إقليمها بما في ذلك مياها الإقليمية. وهذا ما أُكِّدته أيضاً إتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني لعام 1944⁽²⁾

(The Chicago Civil Aviation Convention of 1944)

التي نصت مادتها الأولى: "أن الدول المتعاقدة تعترف بأنه لكل دولة السيادة الكاملة والمانعة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها". فيما عرِّفت المادة الثانية الإقليم فيما يخص الإتفاقية بأنه: "إقليم الدولة يشمل منطقة الأرض والمياه الإقليمية المجاورة لها". صادقت عمان على إتفاقية شيكاغو

1. Hailbronner (Kay), Freedom of the Air and the convention on the Law of the Sea, American Journal of International Law. Vol. 77, No. 3, July 1983, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p. 490.

2. <http://www.ICAO.int>

وكذلك موسى (د.طالب حسن)، القانون الجوي الدولي، عمان، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005.

وقد أُكِّدت الإتفاقية إلزام الدول المتعاقدة منح حق عبور الطائرات التجارية فوق أراضيها وبحرها الإقليمي وفقاً لما يُطلق عليه إتفاقية الحريتين والتي تعطي حق عبور الطائرات التجارية وذلك أثناء طيرانها المنتظم دون هبوطها إلا لأسباب فنية وما يزيد عند ذلك من حقوق يُترك للإتفاقية الثنائية وإتفاقية الحريات الخمس والتي تضيف حرية نقل الركاب والبضائع من وإلى مطارات الدول المتعاقدة وذلك بإتفاقية إضافية خاصة، وهذه الإتفاقية لا تنطبق إلا على الطائرات المدنية أما الطائرات التابعة لخدمة الدولة مثل الطائرات العسكرية وطائرات الإنقاذ وطائرات الشرطة والجمارك فهي تحتاج إلى الحصول على إذن مسبق من الدولة قبل دخولها لإقليمها.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

الخاصة بالطيران المدني لعام 1944 بتاريخ 1973/1/24 وعلى التعديلات والملاحق الخاصة بها⁽¹⁾.

وبالنسبة لسلطنة عمان فإن مبدأ السيادة على الفضاء الجوي فوق مياهها الإقليمية جاء في المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 فقد نصت المادة الأولى منه تحت عنوان البحر الإقليمي: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية"⁽²⁾. وقد استخدم المشرع العماني مصطلح "الفضاء الجوي". كما جاء هذا التأكيد على السيادة من خلال قانون الطيران المدني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 75/50 بتاريخ 1975/11/13 والذي أشار في الفصل الثالث بالمادة 11 في تعريف الإقليم بأنه: "منطقة الأرض والمياه الإقليمية المجاورة لها". وقد عدّل هذا القانون بقانون الطيران المدني الصادر بالمرسوم رقم 2004/93 بتاريخ 2004/8/15⁽³⁾ والذي بدوره نص في المادة 1 منه: "إقليم السلطنة المساحات الأرضية والمياه الخاضعة لسيادتها والفضاء الجوي الذي يعلوها" وقد أكدت المادة 63 (1) هذه السيادة حيث نصت: "

1. التعديلات تمت بالمراسيم التالية:

المرسوم 81/9 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 210.

المرسوم 84/102 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 306.

المرسوم 91/26 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 438.

المرسوم 96/80 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 584.

المرسوم 96/106 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 590.

2. الجريدة الرسمية رقم 211 الصادرة بتاريخ 1981/2/15، ص.ص. 20-21.

3. المنشور في الجريدة الرسمية رقم 773 الصادرة بتاريخ 2004/9/1.

البحر الإقليمي العماني

1. تُعتبر حقوق النقل الجوي التجاري من الحقوق السيادية المقررة لحكومة السلطنة.

2. تختص سلطة الطيران المدني بمفاوضة الدول الأخرى لعقد إتفاقيات النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم وأية إتفاقات متعلقة بالنقل الجوي“.

وقد أوكل القانون لسلطة الطيران المدني التصريح لمؤسسات النقل تسيير الرحلات من وإلى إقليم السلطنة⁽¹⁾، كما حصر القانون النقل الجوي الداخلي بالناقلات الوطنية⁽²⁾، ويُلاحظ أن هذا القانون إستخدم كسابقه مصطلح ”الفضاء الجوي“.

كان أول قانون صدر في عمان ينظّم عمليات الملاحة الجوية في أكتوبر 1934 (Air Navigation Regulations)، والذي منع الهبوط والطيران على أراضي عمان ومدينة جواهر والبحر الإقليمي على الشاطئ الباكستاني في إقليم بلوشستان، والتي كانت تابعة لعمان حينئذٍ، إلا بتصريح وبناءً على إذن مسبق⁽³⁾.

1. المادة 65.

2. المادة 67.

3. لوائح الملاحة الجوية للطائرات المدنية لمسقط وعمان بما في ذلك مطار جواهر كما وافق عليها سلطان عمان المؤرخة في 25 أكتوبر 1934 تغطي الملاحة الجوية كما يلي:
أذونات تحليق الطائرات في مسقط وعمان أو الهبوط فيها، متطلبات تسجيل الطائرات، إصدار الشهادات، الموظفين والتوثيق، تقديم التراخيص من قبل طواقم الطائرات بناءً على طلب سلطات الدولة، إمتثال الطائرات لأنظمة الأضواء والإشارة على النحو المنصوص عليه في إتفاقيات تنظيم الملاحة الجوية (13 أكتوبر 1919)، دخول الموظفين المرخصين للطائرات، إخضاع الزوار للإجراءات المنصوص عليها من قبل إدارة الصحة العامة عند الوصول والمغادرة، إخطار الجمارك بالوصول والمغادرة مسبقاً، الصحة العامة وإدارات الشرطة، متطلبات السفر والتأشيرة بالنسبة للركاب، إعلان القوانين المطبقة على إستيراد وتصدير البضائع عن طريق البر والبحر كونها تنطبق أيضاً على تلك السلع القادمة والمغادرة عن طريق الجو، إستخدام القانون في حالات مخالفة اللوائح، شروط إستخدام مطار جواهر تنص على: عدم قبول المسؤولية عن الأضرار أو الخسائر في الطائرات أو البضائع أو البريد أو إصابة الركاب وطواقم الطائرات، رسوم الهبوط والإيواء، إمداد الوقود وزيوت التشحيم وأسعارها، الخدمات التي يمكن الترتيب لها مع سلطات المطار.=

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

إذا كان المبدأ القانوني الدولي هو سيادة الدولة الكاملة على مجالها الجوي بما في ذلك المجال الجوي فوق بحرهما الإقليمي إلا أن الوضع في سلطنة عمان يختلف عن ذلك بحكم أنه لبعض أجزاء المجال الجوي فوق بحرهما الإقليمي نظام قانوني يختلف عن النظام القانوني الذي يحكم باقي الأجزاء الأخرى ذلك نظراً لوقوع مضيق هرمز أسفله. فالنظام القانوني الذي يحكم المجال الجوي فوق المضيق هو نظام المرور العابر.

ونظام المرور العابر كما عرّفته المادة 38 (2): "هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول لتلك الدولة".

وهو الأمر الذي ينطبق على مضيق هرمز وبالتالي على جزء من المجال الجوي فوق البحر الإقليمي العماني المشكّل للمضيق. وسنكتفي في هذه المرحلة بمناقشة هذه النقطة، أي مناقشة مسألة التحليق في المجال الجوي فوق المضيق والذي جاء به نظام المرور العابر أما نظام المرور ككل بما فيه نظام المرور العابر فسيتم التطرق إليه بالتفصيل في الفصل الثاني.

= هنالك ثلاثة جداول ضمن الشروط:

- 1 - رسوم الهبوط وفقاً لتقييم الحد الأقصى للوزن المسموح به حسب شهادة صلاحية طيران الطائرة.
 - 2 - رسوم الإيواء مقيّمة وفقاً لمساحة الطائرة وأقصى طول لها.
 - 3 - أجور العمال والمراقب، بما في ذلك رسوم الوصول والمغادرة للطائرات المملوكة للقطاع الخاص، ومذكرة عن أسعار الوقود والنفط، ورسوم الطائرات العاملة في النقل العام.
- ويتضمن الملحق نصاً للنموذج المستخدم للحصول على إذن لهبوط الطائرات في مسقط وعمان وتحليقها فوقها.
- أنظر في ذلك: مكتبة قطر الرقمية www.qdl.qa

البحر الإقليمي العماني

فنظام المرور العابر الذي جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يتضمن حق ممارسة الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق أي أعطى للطائرات حق التحليق في المجال الجوي فوق المضيق المستخدم في الملاحة الدولية ولو كان هذا المضيق يقع في البحر الإقليمي للدولة الساحلية. وبتطبيق هذه القاعدة على عمان فقد أصبح المرور في مضيق هرمز يشمل الملاحة والتحليق للطائرات في أجواء المضيق وليس كما هو حال المرور البري الذي ينطبق على الملاحة دون الطيران.

كما ألزم عمان كدولة شاطئية بآلا توقف المرور العابر أو تعيقه، وأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، حيث نصت المادة 44 من الإتفاقية تحت عنوان واجبات الدولة المشاطئة للمضيق على: "لا تعيق الدولة المشاطئة للمضيق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه. ولا يوقف المرور العابر".

وبذلك يكون نظام المرور العابر إنتقص⁽¹⁾ من السيادة العمانية على جزء من المجال الجوي العماني فوق بحرهما الإقليمي الذي أصبح يحكمه نظامان:

مجال جوي فوق مضيق هرمز يخضع لنظام المرور العابر الذي يتيح حرية التحليق دون إعلان مسبق أو إذن من عمان كدولة شاطئية للمضيق.

مجال جوي فوق بقية البحر الإقليمي خارج مضيق هرمز ويخضع للسيادة العمانية الكاملة.

1. د. الضاحك، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، محاضرات المعهد الدبلوماسي العماني، الدورة 12، وزارة الخارجية، مسقط، 1995، ص 215.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

عارضت عمان فكرة نظام المرور العابر وذلك خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار حيث طالبت بتطبيق نظام المرور البرئ على المرور خلال البحر الإقليمي بما في ذلك المرور في المضائق المستخدمة للتجارة الدولية طالما أن هذه المضائق تُشكّل جزءاً من البحر الإقليمي، ولا يجب أن تختص هذه المضائق بنظام يختلف عن بقية مياه البحر الإقليمي وأن مشكلة التحليق فوق المضائق فيجب أن يتم تنظيمه من خلال الاتفاقية الدولية للطيران المدني الموقعة في شيكاغو عام 1944⁽¹⁾.

كما قدّمت عمان مع كلٍّ من المغرب وماليزيا واليمن الديمقراطي مشروعاً للملاحة في البحر الإقليمي يتضمن تطبيق نظام المرور البرئ على جميع المضائق التي تقع ضمن البحار الإقليمية للدول الساحلية⁽²⁾.

وقدّمت إعلانات عند التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1983/7/1 وكذلك عند التصديق عليها في 1989/8/17 تشير فيها إلى تطبيق نظام المرور البرئ في بحرهما الإقليمي⁽³⁾.

ما زال القانون العماني المطبّق والمتمثل في المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 يؤكد السيادة العمانية على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي فوقه دون أي تمييز بين مضيق هرمز وبقية البحر الإقليمي العماني، ولكن وبتصديق عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في 1989/8/17 فإن أحكامها القانونية ومنها تطبيق نظام المرور العابر تنطبق على مضيق هرمز.

1. UNCLOS III, Official Records, Vol. I, para. 47, p. 152

2. الوثيقة:

UNCLOS III, Official Records, Vol. III, Document A/CONF. 62/C.2/L.16, para. 129.

3. الإعلان رقم 1 (2). وسيتم التطرق إلى الإعلانات العمانية عند مناقشة المرور في البحر الإقليمي في الفصل الثاني.

البحر الإقليمي العماني

يظهر أن هنالك عدم تجانس بين القانون الوطني العماني الذي يؤكد على نظام المرور البرئ في البحر الإقليمي بما في ذلك المرور في مضيق هرمز، ونصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما يتعلق بنظام المرور العابر الواجب تطبيقه في مضيق هرمز وهو أمر يتطلب تداركه لأنه له تبعات قانونية وسياسية على عمان كما سنناقش ذلك لاحقاً.

إذا كانت سيادة الدولة كما رأينا ترتبط بالمكان، ولها السيادة على بحرها الإقليمي وقاعه وباطن أرضه والمجال الجوي فوقه فإنها كذلك تمتد سيادتها على بحرها الإقليمي من خلال الجانب الوظيفي لحمايته وإستغلال ثرواته، وهو ما سنتناوله في المبحث الثاني.

المبحث الثاني

السيادة الوظيفية

السيادة الوظيفية هي أن تكون سيادة عمان على مجالاتها البحرية من خلال أنشطة ووظائف محددة تستطيع أن تمارسها ولكن لا بد أن تكون ممارسة هذه الأنشطة والوظائف ضمن حيّز مكاني معين حسب ما هو مقرر في القانون الدولي. ولمزيد من الإيضاح فإنه يمكن فهم السيادة الوظيفية على ضوء التفرقة في حق ممارسة عمان للصيد في مجالاتها البحرية. فحق الصيد في منطقة الصيد الخاصة - وهي منطقة وظيفية وليست مجال من المجالات البحرية المعروفة، وبالتالي لن تكون محل نقاش في دراستنا هذه⁽¹⁾ - مرتبط بالسيادة المكانية، أما الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة فهو مرتبط بحق سيادي وظيفي لعمان وليس مكاني⁽²⁾. لذا فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أعطت

1. وكذلك هو الحال مع المناطق الوظيفية الأخرى مثل المنطقة البيئية الخاصة والمحميات البيئية البحرية فلن يتم دراستها وإن كان سيتم التطرق لها بما يخدم دراسة المجالات البحرية المعروفة.

2. كانت عمان أول دولة في منطقة الخليج العربي تنشئ منطقة للصيد الخاصة وذلك عام 1972 بموجب المرسوم السلطاني الصادر في 1972/7/17، وفي عام 1981 انشأت المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المرسوم السلطاني رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10، وأبقت على منطقة الصيد الخاصة بالمرسوم 81/53 بتاريخ 1981/5/30 وتوجد حالياً كلا المنطقتين وهما تشملا على نفس المياه بعرض 200 ميل بحري من خطوط الأساس والفرق بين المنطقتين فيما يتعلق بإستغلال الثروات الحية يكمن في أن منطقة الصيد تندرج في إطار السيادة الوطنية العمانية وتهم القانون الداخلي بهدف السيطرة على الموارد الحية، وإن كان معترف بها في القانون الدولي، ويكون التركيز فيها على الحقوق وليس على الواجبات، وهي تمثل جانباً واحداً من المنطقة الاقتصادية الخالصة. بينما المنطقة الاقتصادية الخالصة تهم أساساً القانون الدولي للبحار، وبالذات إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي خلقت واجب على عمان كدولة ساحلية بهدف حفظ الموارد=

البحر الإقليمي العماني

حق للدول الأخرى المطالبة بالمشاركة في فائض الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة⁽¹⁾ وليس الأمر كذلك بالنسبة لمنطقة الصيد الخاصة بالرغم من أن المنطقتين تشملا نفس المياه بعرض 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي. أما الصيد في المياه الداخلية والبحر الإقليمي فهو حق ينتمي إلى سيادة أكبر وهي السيادة المكانية.

لعمان سيادة وظيفية على بحرهما الإقليمي تتمثل في إستغلال ثرواته جميعها بما فيها الثروات الطبيعية الحية وغير الحية أي سيادة إستغلالية (مطلب أول)، وسيادة حمائية سواء كانت وقائية أو زجرية المتمثلة في قوانين الهجرة والجمارك والصحة والحماية من التلوث (مطلب ثان).

= الحية بناءً على المادة 61 من الإتفاقية. فعمان هي التي تقرر كمية الصيد الذي تسمح به، وتكفل عدم تعرض بقاء الموارد الحية في منطقتها الإقتصادية الخالصة لخطر الإستغلال المفرط، وتضع التدابير التي تهدف لصون أرصدة الأنواع المجتناه أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام على أن تتعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية لتحقيق هذه الغاية.

كما أن الإتفاقية أتاحت للدول الأخرى فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد في المنطقة الإقتصادية العمانية الخالصة بناءً على المادة 62 عندما تقرر عمان أنها لا تقدر على جني كمية الصيد وعن طريق الإتفاقيات مع تلك الدول. ولمزيد من التفاصيل عن الفرق بين المنطقتين أنظر:

بنيو (د.حسن)، الممارسة الدولية بشأن إختصاصات الدولة الساحلية المتصلة بالصيد داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للفترة الزمنية 1974-1987، مجلة دراسات دولية، عدد 26، 88/1، تونس، جمعية الدراسات الدولية، 1988، ص.ص. 66 - 71. وكذلك كتاب المنطقة الإقتصادية الخالصة في سلطنة عمان من موسوعة عمان وقانون البحار للمؤلف.

1. بناءً على المادة 62 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

المطلب الأول

إستغلال الثروات الطبيعية

لعمان وحدها حق إستغلال موارد ثروات بحرها الإقليمي، وكذلك الإستفادة من طاقاته المختلفة مثل طاقة الأمواج والرياح كما لها حق إستخراج التراث والآثار الموجودة في قاعه كما خولها القانون الدولي. فبالإضافة إلى المادة الأولى من إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، والمادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واللذان أقرتا السيادة الكاملة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وقاعه وباطن أرضه والفضاء الجوي الذي يعلوه والمادتان تم مناقشتهما سابقاً، فإن المادة 19 من إتفاقية عام 1982 في فقرتها (2 - ط) جعلت أي من أنشطة صيد السمك والتي تقوم به السفن الأجنبية المارة في البحر الإقليمي من الأنشطة الضارة بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها، وبالتالي أخرجته من براءة المرور. كما أن المادة 21 الفقرتين (1 - د-هـ) أعطت الدولة الساحلية الحق في إعتماد قوانين وأنظمة فيما يخص حفظ الموارد الحية ومنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك.

وبالنسبة للقوانين الوطنية العمانية فإنها تؤكد على سيادتها على الثروات الطبيعية الحية منها وغير الحية في بحرها الإقليمي. فقانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الصادر بالمرسوم رقم 81/53 بتاريخ 1981/5/30⁽¹⁾ قد إعتبر البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية مياهاً للصيد. حيث نصت المادة 1 إلى أن مياه

1. المرسوم رقم 81/53 بتاريخ 1981/5/30، والمنشور بالجريدة الرسمية العدد 219 الصادرة بتاريخ 1981/5/15، ص.ص 9-3.

البحر الإقليمي العماني

الصيد: "المنطقة البحرية الممتدة باتجاه البحر إلى مسافة مائتي ميل بحري ابتداءً من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي". أما المادة 2 من القانون فقد أكدت على سريان أحكام القانون "على مياه الصيد والمياه الداخلية وقاع البحر وتربته التحتية في سلطنة عمان". وقد عرّف القانون الثروات المائية الحية بأنها: "الكائنات النباتية والحيوانية التي تعيش في مياه الصيد أو المياه الداخلية أو على قاع البحر أو في تربته التحتية وما يكون داخل أجسام هذه الكائنات الحية (اللؤلؤ) أو بعد موتها (الشعاب المرجانية)". وقد كان المرسوم رقم 81/15 الصادر في 1981/2/10 أي قبل ثلاثة أشهر من المرسوم 81/53 قد أحدث منطقة إقتصادية خالصة بنفس المسافة أي 200 ميل بحري. فأصبحت هنالك منطقتان واحدة منطقة إقتصادية خالصة بموجب المرسوم الأول والأخرى منطقة صيد خاصة بموجب المرسوم الثاني بنفس المسافة وذلك للتأكيد على أهمية الثروة المائية الحية بالنسبة لسلطنة عمان وسيتم التوسع حول المنطقتين عند مناقشتهما في كتاب المنطقة الإقتصادية الخالصة في سلطنة عمان من موسوعة عمان وقانون البحار.

وأحدث القانون محميات مائية وهي المناطق التي يحصر الصيد فيها بصفة دائمة⁽¹⁾ وأعطى الوزير المسؤول عن الثروة المائية بتحديد المحميات وطرق المحافظة عليها⁽²⁾.

1. المادة 1 تعريف المحميات المائية.

2. وقد تم تحديد العديد من المحميات المائية الطبيعية مثل:

محمية خور المغسيل، خور البليد، خور صولي، خور الدهاريز، خور طاقه، خور روري، خور عوقد، خور القرم الكبير، خور القرم الصغير، أنظر المرسوم رقم 97/49 بتاريخ 1997/6/28 والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 602 بتاريخ 1997/7/1، ص.ص. 40-41.

محمية جزر الديمانيات بالمرسوم رقم 96/23 بتاريخ 1996/4/3 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 573 الصادر بتاريخ 1996/4/15. والتي نظمها القرارين الوزاريين لوزير البلديات الإقليمية والبيئة رقم 2000/112 ورقم 2000/132.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

وقصر القانون على المواطنين العمانيين الصيد في مياه الصيد، ومنع على السفن الأجنبية الصيد في المياه العمانية إلا بتصريح من السلطة المختصة حيث نصت المادة 12: "ممنوع منعاً باتاً على سفن الصيد الأجنبية صيد الثروات المائية الحية في مياه الصيد إلا بإذن من السلطة المختصة". كما أكدت المادة 24 على منع السفن الأجنبية التي ترد إلى المرافئ من بيع أو تسويق السمك إلا بترخيص وحسب ضوابط محددة. ومنع على المواطنين العمانيين استخدام سفن أجنبية للصيد إلا بترخيص كما منع استخدام العمالة غير العمانية في مجال الصيد التقليدي حتى لا ينافس المواطن العماني في مهنته ومعيشته.

وفرض القانون عقوبات على السفن الأجنبية المخالفة. حيث أشارت المادة 5/50 من اللائحة التنفيذية لقانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية: "بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف ريال عماني ولا تزيد عن عشرين ألف ريال أو بالسجن لمدة لا تقل عن شهرين ولا تزيد عن ستة أشهر أو بالعقوبتين معاً، ويُحكم بمصادرة الثروة المائية التي يتم ضبطها أو ثمنها ويجوز الحكم بمصادرة معدات وأدوات الصيد التي استُعملت في ارتكاب المخالفة وتضاعف العقوبة في حالة تكراره ذات المخالفة مع جواز الحكم بمصادرة السفينة".

وفيما يخص المعادن في باطن البحر الإقليمي فقد صدر أول قانون ينظمها وهو قانون النفط والمعادن عام 1974 والذي تم تعديله بقانون التعدين الصادر بالمرسوم رقم 2003/27 بتاريخ 2003/4/16 والذي أعطى الحق الحصري لوزارة النفط والغاز في منح حقوق الاستكشاف والإنتاج دون غيرها للأراضي التي تقع تحت السيادة العمانية ومنها باطن المياه العمانية، والذي عرّف في مادته 1 منطقة التعدين بأنها "تشمل اليابسة والأرض التي تقع تحت الماء وقاع البحر وباطن الأرض الذي يقع تحت قاع البحر وتحت سطح اليابسة" وأوكل لوزارة

البحر الإقليمي العماني

التجارة والصناعة منح التصاريح وإمтиيازات التنقيب وإستخراج المعادن. ولا يوجد هنالك إستغلال لمعادن تحت الماء حتى الآن في عمان.

وهكذا نجد أن عمان تمارس سيادة حصرية وكاملة على إستغلال الثروات الطبيعية لبحرها الإقليمي بشكل عام. لكن ماذا عن إستغلال هذه الثروات في مضيق هرمز؟

إن تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز لا يمس في نواحي أخرى النظام القانوني للمياه ولا ممارسة الدولة الشاطئية للمضيق لسيادتها على هذه المياه وحيّزها الجوي وقاعها وباطن أرضه كما أكّده المادة 34 (1) من إتفاقية 82 فقد نصت "1 - لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواحٍ أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكّل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيّزها الجوي وقاعها وباطن أرضه".

كما أن الفقرة ج من المادة 42 (1) من الإتفاقية تحت عنوان قوانين وأنظمة الدولة الشاطئية للمضائق بشأن المرور العابر أجازت للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة فيما يتعلق "بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد". ورغم سيادة عمان هذه على إستغلال الثروات الطبيعية في بحرها الإقليمي في مضيق هرمز، إلا أن ممارسة هذه السيادة عليه ومحاولة إستغلال وإستخراج موارده الطبيعية والمعدنية سواء في باطن أرضه أو عموده المائي مقيّدة بحيث لا يحمل هذا الإستغلال أخطار مساءلة السلطنة عن كل ضرر يمس بحق المرور العابر للسفن الأجنبية أو يسبب أضراراً لمستخدمي المضيق الآخرين⁽¹⁾. لذلك فإن قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية وضع ذلك

1. الضحاك، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، م. س.، ص 215 .

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

في الإعتبار عند تعريفه لمياه الصيد في المادة 1 بأنها المنطقة البحرية الممتدة باتجاه البحر إلى مسافة مائتي ميل بحري إبتداءً من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي مع مراعاة قواعد منظمة IMO بالنسبة للصيد في ممرات فصل مرور السفن في كلٍ من مضيقي هرمز ورأس الحد.

وإذا كانت عمان في ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمي تستغل حصرياً كافة مواردها الطبيعية، فإنه تبعاً لهذه السيادة لها الحق في حمايتها كما سنرى في المطلب القادم.

المطلب الثاني حماية البيئة البحرية

إذا كان لعمان الحق الحصري لإستغلال ثروات بحرهما الإقليمي الطبيعية المختلفة كما ناقشناه في المطلب الأول، فلها الحق السيادي لحماية بحرهما الإقليمي سواء في الجوانب الأمنية أو الدفاعية أو الرقابية المختلفة الأخرى مثل الرقابة الصحية والجمركية ومكافحة التهريب للسلع والبضائع والأموال والهجرة غير الشرعية للأشخاص، وكذلك مكافحة التلوث والمحافظة على البيئة البحرية. وإذا كان إستغلال الثروات يرتبط بالإستخراج والإستفادة من شئ مادي ملموس مثل الأسماك والأحياء البحرية المختلفة والمعادن والنفط والغاز فإن في الجانب الحمائي والوقائي الأمر يختلف فهو يتطلب التعامل مع رهان غير محدد شكله أو وقته أو كيفية حدوثه، وبالتالي لابد من الإعداد التشريعي والنظري له مسبقاً لمواجهة عند حدوثه. لذلك يتم إستخدام نوعين من الحماية، حماية وقائية وحماية زجرية؛ ولهذا حظرت المادة (7) من القانون البحري رقم 2023/19 على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي العماني الا بعد الحصول على الترخيص الملاحي وفقاً لشروط وضوابط محددة.

وبما أن الرقابة الأمنية والصحية والجمركية والسيطرة على البحر مجال تطبيقها الأساسي هي المنطقة المتاخمة فسيتم مناقشتها بالتفصيل عند التطرق إلى النظام القانوني الذي يحكم المنطقة المتاخمة في كتاب المنطقة المتاخمة في سلطنة عمان وهو الكتاب الرابع من هذه الموسوعة. وسيتم التركيز على

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث في هذا الكتاب نظراً للأهمية الوطنية الكبيرة له في سلطنة عمان.

وحماية البيئة البحرية في عمان تنبع أهميتها من جانبين، فمن جانب تُعتبر المياه العمانية من أهم مصائد الأسماك والثروة البحرية في المنطقة وتتميز بتنوعها وهي أحد مصادر الدخل الوطني بعد النفط والغاز، ومن أهم الموارد المتجددة⁽¹⁾، ومصدر رئيسي للغذاء، وبالتالي لا بد من المحافظة عليها. ومن جانب آخر فإن هذه المياه تقع على مدخل الخليج العربي حيث يوجد أكبر إحتياطي نفطي في العالم وتجري فيه عمليات واسعة لإستخراج النفط وتكريره وتصديره عبر البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية في سلطنة عمان إلى العالم أجمع حيث تقع ممرات المرور في مضيق هرمز مما يجعل عمان أكثر البلدان عرضة لتلوث بيئتها البحرية سواء من خطر التسرب النفطي أو من مخلفات السفن وكذلك من تصريف مياه التوازن الذي تحمله ناقلات النفط وتصرفه في البحر قبل تحميلها بالنفط من الخليج العربي⁽²⁾.

يمنح القانون الدولي عمان الحق في ممارسة سيادتها الكاملة على حماية بحرها الإقليمي من التلوث فقد أشارت المادة 19 (2 - ج) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 إلى أنَّ أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية تقوم به سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي للدولة

1. الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س، ص 519.

2. لخطورة التلوث النفطي أنظر: شوقي (رافع)، حروب لم يعرف لها التاريخ مثيل، مجلة العربي، العدد 427، الكويت، المجلس الأعلى للثقافة، يونيو 1994.

أما بخصوص المزيد من المعلومات عن مياه التوازن وتأثيراتها البيئية أنظر:

Tsimplis (Michael), Alien specie stay home: The International Convention for the control and Management of ships, Ballast Water and sediments, 2004, The International Journal of marine and coastal law, vol. 19, No. 4, 2005 , p.p. 411-480

البحر الإقليمي العماني

الساحلية يُعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وبالتالي أخرجته من المرور البرئ. وكذلك المادة 21 (1-و) أعطت الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر بحرهما الإقليمي تتناول: ”الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه“.

وفيما يتعلق بالمرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية فإن المادة 39 (2-ب) أكدت على السفن المارة مروراً عابراً: ”أن تمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه“. وكذلك المادة 42 (1-ب) جوّزت للدولة المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق تتناول: ”منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بأعمال الأنظمة الدولية المطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق“ وحملت الإتفاقية في الفقرة (2-5) من نفس المادة دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية في حال مخالفة أي سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية والمسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المشاطئة للمضيق نتيجة لذلك. وفي الجزء 12 من الإتفاقية حول حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها المواد من 192-237 عالجت مختلف المشاكل البيئية التي تتعرض لها البيئة البحرية من مختلف مصادره ووضعت إلزاماً على الدول يقضي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها فالمادة 194: ”تتخذ الدول المنفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه...“ وأعطت المادة 220 الدولة الساحلية حق التفتيش وأن تقيم دعوى تشمل إحتجاز السفينة وفقاً لقوانينها ضد سفينة أجنبية مبحرة في بحرهما الإقليمي إنتهكت أثناء مرورها قوانينها من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

لذلك سعت سلطنة عمان ومن قبيل ممارسة حقها السيادي في حماية بيئتها البحرية من خلال مستويين، القانون الدولي ومن خلال قوانينها الوطنية، فعملت على الإنضمام إلى الإتفاقيات الإقليمية والدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. كما أصدرت قوانين وطنية متطورة في هذا المجال⁽¹⁾. وكذلك وقّعت إتفاقيات ثنائية حول البيئة مع بعض الدول مثل إتفاقية التعاون البيئي مع الدنمارك⁽²⁾.

فبالنسبة للقوانين الوطنية العمانية فكان قانون مراقبة التلوث البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 74/34 أولى خطوات البناء التشريعي البيئي في عمان⁽³⁾ ثم جاء قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث عام 1982 والصادر بالمرسوم رقم 82/10 والذي نظم الممارسات العامة والخاصة في المجالات البيئية ومنها البيئة البحرية ووضع الأسس العلمية والعملية وتم تحديث هذا القانون وإصداره مرة أخرى في عام 2001⁽⁴⁾ ليتواءم مع التطورات البيئية المستجدة. ووضعت مواد تتعلق بالبيئة والمحافظة عليها في القوانين الأخرى⁽⁵⁾.

1. الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، م. س.، ص. 673.
2. فبالإضافة إلى الإنضمام إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإن عمان عضو في أغلب الإتفاقيات الإقليمية والدولية حول البيئة البحرية، فهي عضو مؤسس في إتفاقية الكويت الإقليمية حول البيئة البحرية لعام 1978 وبروتوكولاتها كما إنضمت إلى المنظمة البحرية الدولية IMO بتاريخ 1974/1/30 والبروتوكولات التابعة لها وأهمها إتفاقية ماربول وبها 6 ملاحق تصب في الحد من التلوث البحري.
3. تم التصديق على الإتفاقية بموجب المرسوم السلطاني رقم 94/36 بتاريخ 1994/4/3.
4. حدد القانون منطقة خالية من التلوث هي المياه الممتدة 38 ميل بحري مُقاسه من الحدود الخارجية لبحر السلطنة الإقليمي وبالتالي فإن إختصاص هذا القانون أساساً خارج البحر الإقليمي والذي هو محل دراستنا هنا.
5. بموجب المرسوم السلطاني رقم 2001/11/14 بتاريخ 2001/11/14.
6. مثل القانون البحري رقم 81/35، في المادة 104 حيث ألزمت ربان السفينة بمسك سجل الزيت الخاص بمنع التلوث، والمادة 103 من القانون البحري الجديد رقم 2023/19. وكذلك في قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية، كما تم إنشاء شركة متخصصة للتعامل مع التلوث البحري وهي الشركة العمانية للحماية من التلوث البحري. وتنفيذاً لهذه القوانين صدرت قرارات وزارية ولوائح مثل لائحة إعادة إستخدام مياه الصرف وتصريفها، ولائحة تصاريح إدارة البيئة البحرية، ولائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية.

وعالجت القوانين العمانية مختلف أنواع التلوث البحري⁽¹⁾، كالتلوث من السفن والتلوث بالزيت والتلوث بالإغراق والتلوث من أنشطة على البحر والتلوث من أنشطة إستغلال قاع البحر⁽²⁾. وعلى جانب المسؤولية الجزائية والمدنية فالقوانين أوجبت عقوبات رادعة لكل مخالفة⁽³⁾.

1. ففيما يتعلق بالتعريف فإن قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث لعام 2001 عرّف التلوث البيئي في الباب الأول بأنه: "التغير أو الإفساد في خواص البيئة أو نوعيتها بإدخال أي من المواد أو العوامل الملوثة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه خطر على صحة الإنسان أو الحياة الفطرية أو ضرر على النظم البيئية مما يجعلها غير صالحة للإستعمال في الأغراض المخصصة لها"، ولأنحة السلامة ومنع التلوث البحري في المواني العمانية.

أما التلوث البحري فعُرفته لائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية بأنه: "الإدخال المباشر أو غير مباشر عن طريق النشاط البشري للمخلفات أو أية مواد أخرى في البحر". وهو نفس تعريف إتفاقية الكويت الإقليمية بشأن التلوث البحري وكذلك التعريف الوارد في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في فقرتها 1.

2. فالمادة 23 من قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث حظرت على كل السفن تصريف الزيت في البحر الإقليمي. وبشأن الإغراق فقد ربطته بتصريح من الوزارة المختصة، وتحت شروط معينة أوردتها لائحة إدارة البيئة البحرية، كما إشتطرت المادة 27 من القانون أن تتضمن العقود الخاصة بإستغلال الموارد الطبيعية لهذه الشروط، وألزمت ملاك السفن والمنشآت البحرية الإبلاغ عن كل حادث نفطي وأما لائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية فقد أعطت الحق في التفتيش ورصد المخلفات لمفتشي البيئة.

3. قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث نص على معاقبة تصريف الزيت في المياه العمانية بالسجن مدة لا تقل عن شهر ولا تزيد عن سنتين وبغرامة لا تقل عن خمسمائة ريال عماني ولا تزيد عن خمسين ألف ريال عماني مع جواز التحفظ على السفينة التي وقعت منها المخالفة.=

= أما المخالفات الأخرى الخاصة بالبيئة البحرية والوارد في المواد 24، 25، 27 فإن القانون أوجب لها غرامة لا تقل عن ألف ريال عماني ولا تزيد عن خمسمائة ألف ريال وتضاعف في حالة التكرار.

وعن المسؤولية المدنية فإن المادة 41 من القانون أكدت مع عدم الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها يلتزم كل من أحدث ضرراً بيئياً بإزالته على نفقته وإعادة الوضع البيئي إلى ما كان عليه فضلاً عن التعويض اللازم. أما العقوبة الأصعب وهي السجن المؤبد فقد جاءت في حق من يقوم بالتخلص من المخلفات النووية في البيئة العمانية وبغرامة لا تقل عن مائة ألف ريال عماني ولا تزيد عن مليون ريال كما يلتزم المخالف بإزالة أسباب المخالفة وإعادة الوضع البيئي على ما كان عليه قبل حدوث المخالفة على نفقته الخاصة فضلاً عن التعويضات المقررة.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

وهكذا فإن القانون الدولي يعطي عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي وقاعه وما تحت القاع وكذلك المجال الجوي وما فوقه ولا يرد على هذه السيادة إلا المرور للسفن الأجنبية من خلاله كاستثناءً معترفاً به على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي لمصلحة المجتمع الدولي وهو ما سنتناوله في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

المرور في البحر الإقليمي العماني

لعمان كدولة ساحلية، كما ذكرنا أن تمارس السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي بما في ذلك قاع مياهه وباطن أرضه والمجال الجوي الذي يعلوه كما خولها القانون الدولي ولا يرد على هذه السيادة إلا المرور للسفن الأجنبية خلاله. إلا أن هنالك من يرى أن الإستثناء على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي ليس فقط المرور بل أكثر من ذلك مثل إتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث⁽¹⁾. ولكن سنقتصر هنا الحديث عن المرور في البحر الإقليمي لأنه الإستثناء الأهم والمُعترف به في العرف الدولي ومؤكداً عليه في القانون الدولي الإتفاقي.

إن المرور في البحر الإقليمي العماني نظراً لموقع عمان البحري، ووجود ممرات المرور في مضيق هرمز فيه يُشكّل نقطة تجاذب للسيادة بين عمان والدول الأخرى وتحاول عمان بكل الطرق القانونية أن تمارس سيطرتها وسيادتها على مياهه والعابرين عليه في مواجهة مطالب الدول الأخرى بتقليل هذه السيطرة .

والمرور في البحر الإقليمي العماني يشمل على نوعين من المرور، وهما المرور البرئ في البحر الإقليمي بشكل عام (مبحث أول) والمرور العابر في البحر الإقليمي المشكل لمضيق هرمز (مبحث ثان).

1. (المربسط) محمد المولدي، تونس وقانون البحار قديماً وحديثاً، تونس، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، 1992، ص 300.

المبحث الأول

المرور البرئ

في البداية لابد من توضيح المسمى، هل هو قيد المرور البرئ أو مبدأ المرور البرئ أو حق المرور البرئ كما ورد في إتفاقيتي 1958 و1982، والجواب هو أنه في حالة أننا نتكلم عن عمان كدولة ساحلية ولها السيادة على بحرها الإقليمي، فإن المرور البرئ بكونه إستثناء يرد على ممارستها لهذه السيادة فهو قيدٌ عليها وإن كان هو حق بالنسبة لسفن الدول الأخرى ومبدأ بالنسبة للفقهاء الدولي، وسيتم إستخدام المصطلح حسب وروده فعند الكلام عن عمان سيتم إستخدام مصطلح "قيد" المرور البرئ أما عند ذكر الدول الأخرى والسفن الأجنبية سيتم إستخدام "حق" وفي السياق التاريخي والعرف الدولي فإن كلمة "مبدأ" هي المستخدمة.

ينطبق المرور البرئ على المرور في البحر الإقليمي العماني خارج مضيق هرمز، والذي يشمل جل البحر الإقليمي العماني مثل أي بحر إقليمي لأي بلد ساحلي آخر. وسوف نناقش مفهوم المرور البرئ في القانون الدولي (مطلب أول) والتعامل العماني مع المرور البرئ (مطلب ثان).

المطلب الأول في القانون الدولي

مبدأ المرور البرئ في القانون الدولي جاء كرد فعل لفرض بعض الدول سيادتها على مساحات واسعة من البحار⁽¹⁾ وهو مبدأ قديم في الفقه الدولي كإستثناء معترفاً به على مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي⁽²⁾ ودخل القانون الإتفاقي الدولي على أثر الفقه حتى تجسد في إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وتم التأكيد عليه في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽³⁾.

وهو يخلق توازن بين حرية المواصلات البحرية والتجارة بين الأمم والشعوب وحق الدولة الساحلية وذلك بعدم جواز إعاقه المرور البرئ من جهة، وبين مصلحة الدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمي من خلال إعتداد بعض القوانين والأنظمة بشأن ممارسة هذا الحق من قبل السفن الأجنبية من جانب آخر.

وحق المرور البرئ وإن كان مجال تطبيقه الرئيسي هو البحر الإقليمي إلا أنه

1. Dupuy (Rene-Jean), Vignes (Dani), A handbook on New Law of the Sea, Dordrecht (Boston/Lancaster), Hague Academy of International Law, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, p. 906

2. حمود، القانون الدولي للبحار، م. س.، ص 128.

3. لمزيد من التفاصيل حول التطور التاريخي لمبدأ المرور البرئ، راجع:

Brown, op. cit, pp 53- 72.

وكذلك الخطيب، م. س.، ص 309 - 334 .

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

ينطبق على العديد من المناطق البحرية التي تمتد عليها سيادة الدولة الساحلية، حسب إتفاقية 1982 فهو ينطبق على المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة حسب المادة 8 (2) من إتفاقية 1982، كما ينطبق على أجزاء من المضائق مثل المضائق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وبرّ هذه الدولة ووُجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، حسب المادة 38 (1). وكذلك المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية المادة 45 (1 - ب). وأخيراً ينطبق على المرور خلال المياه الأرخبيلية بناءً على المادة 52 (1). وقد جاء تنظيم حق المرور البرئ في المواد من 17-32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وقبلها سبق تنظيمه في المواد من 14-23 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة. وقد قسمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذه المواد إلى ثلاثة أقسام:

القسم الفرعي ألف⁽¹⁾

قواعد تنطبق على جميع السفن

وتتضمن الفقرات من 17-26، ويشمل مفهوم المرور وحقوق الدولة الساحلية سواء فيما يتعلق بتقسيم المرور في (بحرها الإقليمي) وحماية أمنها وسلامتها الإقليمية وكذلك فيما يتعلق بالقواعد التي تنطبق على جميع السفن المارة بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية.

ففيما يتعلق بمفهوم المرور البرئ فالحق في المرور البرئ نصت عليه المادة

1. هكذا وردت كتابتها في نص الاتفاقية باللغة العربية.

البحر الإقليمي العماني

17 بعنوان حق المرور البرئ حيث جاء نصها: ”رهنًا بمراعاة هذه الإتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي“ وهي تبعت في ذلك نص المادة 14 (1) من إتفاقية عام 1958.

أما معناه فجاءت به المادة 18 بعنوان معنى المرور:

”1 - المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

ب - أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في إحدى هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

2 - يكون المرور متواصلًا وسريعًا. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة“.

فالمادة قصرت تعريف المرور على الملاحة خلال البحر الإقليمي في الفقرة 1 وعلى كيفيته في الفقرة 2. فإذا كانت المادة عرّفت المرور بالملاحة فإننا يمكن أن نعرّف الملاحة من خلال القانون العماني الذي عرّف الملاحة البحرية: ”تُعتبر الملاحة بحرية عندما تمارس في البحر والمواني والمرافيء وأجزاء الأنهر المتصلة بالبحر“⁽¹⁾، وإن كان هذا التعريف لم يرد في القانون البحري الجديد رقم 2023/19. وما يهمنا تناوله في هذا الجانب البند أ من الفقرة 1 والذي يعني

1، المادة 3 من القانون البحري العماني رقم 81/35.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

بالمرور خلال البحر الإقليمي دون الدخول في المياه الداخلية. أما البند ب فقد سبق مناقشته عند الحديث عن المرور في المياه الداخلية العمانية في كتاب المياه الداخلية العمانية.

أما فيما يتعلق بإشترط أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً في الفقرة 2 من المادة فقد أضيف إلى إتفاقية عام 1982 ولم يكن موجوداً في المادة 14 من إتفاقية عام 1958 وذلك بناءً على مقترح تقدمت به عمان مع آخرين⁽¹⁾، وسيتم الحديث عنه في المطلب التالي.

وبالنسبة لتحديد براءة⁽²⁾ المرور فقد عرّفته المادة 19 من إتفاقية عام 1982 بعنوان معنى المرور البرئ وذلك بذكر متى يكون المرور بريئاً كما ورد في الفقرة 1: "1 - يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الإتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى". وهو نفس المفهوم الوارد في المادة 14 (4) من إتفاقية 1958 أخذته عنها إتفاقية 1982.

ويكون المرور ضاراً إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأنشطة تم ذكرها في الفقرة 2: "يُعتبر مرور سفينة ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي

1. Dupuy, Vignes, op. cit, p. 911.

2. تعني البراءة: الصفة غير الإعتدائية أو الصفة المشروعة، ويوجد مجموعة عوامل للصفة غير البريئة للمرور منها طبيعة الشحنة وميناء المغادرة وإتجاه السفينة والتاريخ السابق لها والعلاقات السياسية مع دولة العلم. حمود، القانون الدولي للبحار، م. س، ص 130، ويراه البعض بأنها عدم خرق قوانين الدولة الساحلية بينما يرى آخرون بأنه يمكن أن يفقد المرور براءته دون خرق القانون. وهنالك من ينادي بمعيار عدم الضرر للدولة الساحلية. أنظر في ذلك الحبيشي، م. س، ص 179-180.

البحر الإقليمي العماني

بأي من الأنشطة التالية:

أ. أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة،

ب. أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع،

ج. أي عمل يهدف إلى جمع معلومات يضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،

د. أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها،

هـ. إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها،

و. إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله،

ز. تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،

ح. أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية،

ط. أي من أنشطة صيد السمك،

ي. القيام بأنشطة بحث أو مسح،

ك. أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية،

ل. أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

ورغم أن القائمة بالأنشطة الواردة في هذه الفقرة والتي أتت بها إتفاقية

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

1982 ولم ترد في إتفاقية 1958 والتي تحدد متى يكون المرور ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إلا أن البعض يرى أن ذلك يُعتبر تقييداً للدولة الساحلية لأن في إتفاقية 1958 ليست فقط الأنشطة كما ذكرت في إتفاقية 1982 ولكن أيضاً الأحوال مثل البناء والمعدات وشحنة السفينة الأجنبية عوامل يمكن أخذها في الاعتبار لتحديد براءة مرورها. أما في إتفاقية 1982 فتم الأخذ بالأنشطة دون الأحوال⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بحقوق الدولة الساحلية سواء منها ما يخص تنظيم هذا المرور في بحرها الإقليمي أو حماية أمنها وسلامتها الإقليمية أو ما يخص القواعد التي تنطبق على جميع السفن المارة ببحرها الإقليمي فإن المادة 21 تحت عنوان قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البرئ فقد أعطتها أن تعتمد قوانين وأنظمة بهذا الشأن، حيث نصت: ”

1 - للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري،
- ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت،
- ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب،
- د- حفظ الموارد الحية للبحر،

1. Hakapaa (K.) and Molenaar (E.J.), Innocent Passage- past and present, Marine Policy, Vol. 23, No. 2, U.K., 1999, p. 133.

البحر الإقليمي العماني

- هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك،
- و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه،
- ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي،
- ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
2. لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً.
3. تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.
4. تمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة لجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر“.
- وكذلك المادة 22 من الإتفاقية بعنوان الممرات البحرية ونُظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي فقد أعطت الدولة الساحلية أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ خلال بحرهما الإقليمي إستخدام الممرات البحرية وإتباع نُظم تقسيم حركة المرور فقد نصت: ”
1. للدولة الساحلية، كلما إقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ خلال بحرهما الإقليمي إستخدام الممرات البحرية وإتباع نُظم تقسيم حركة المرور التي قد تعيُنها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

2. ويجوز، بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية. 3. تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة، ما يلي:

أ- توصيات المنظمة الدولية المختصة،

ب- وأي قنوات تُستخدم عادةً للملاحة الدولية،

ج- وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة،

د- وكثافة حركة المرور.

4. تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يُعلن عنها الإعلان الواجب“.

أما المادة 25 بعنوان حقوق الحماية للدولة الساحلية فقد منحتها الحق في أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً في بحرها الإقليمي: ”

1. للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً.

2. في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في إتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

3. للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية،

البحر الإقليمي العماني

العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يُعلن عنه الإعلان الواجب“.

كما أن الاتفاقية ألزمت بعض أنواع السفن ذات طبيعة معينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بإتباع أساليب معينة بحيث لا يؤثر مرورها على سلامة وأمن نظام الدولة الساحلية. فالمادة 20 بشأن مرور الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى نصت على: ”على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تُبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي“.

أما المادة 23 فقد وضعت قواعد مرور السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية حيث نصت: ”على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الإتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن“.

ويظهر المرور البرئ كقيد على سيادة عمان كدولة ساحلية على بحرها الإقليمي بشكل أوضح من خلال الإلتزامات التي أوردتها المادتين 24 و26 من إتفاقية 1982 بعدم إعاقة المرور البرئ وألزمتهما عند وضعها للقوانين والأنظمة بأن تمتنع عن وضع شرط على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي يكون أثرها إنكار حق المرور البرئ أو التمييز ضد سفن أي دولة، وأوجب عليها الإعلان عن أي خطر للملاحة فيه حيث أوردت المادة 24 تحت عنوان واجبات الدولة الساحلية: ”

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

1 - لا تعيق الدولة الساحلية المرور البرئ للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً لهذه الاتفاقية. وتمنع بصورة خاصة، في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقاً لهذه الاتفاقية، عما يلي:

أ. فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البرئ على تلك السفن أو الإخلال به.

ب. أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها.

2 - تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي“.

أما المادة 26 بعنوان الرسوم التي يجوز فرضها على السفن الأجنبية فهي أيضاً إلزام على الدولة بعدم فرض رسوم لمجرد مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي فقد نصت: ”

1 - لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

2 - لا يجوز فرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قُدمت إلى السفينة. وتجبى هذه الرسوم من غير تمييز“.

القسم الفرعي باء: القواعد المنطبقة على السفن التجارية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية

يتضمن هذا القسم المادتين 27 بشأن الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية، والمادة 28 بخصوص الولاية المدنية إزاء السفن الأجنبية. وقد تمت

البحر الإقليمي العماني

مناقشة هاتين المادتين بالتفصيل من حيث تعريف السفينة والتمييز بين السفن العامة والسفن الخاصة وكذلك التفريق بين الولاية المدنية والولاية الجنائية أو التفريق بين الإختصاص المدني والإختصاص الجنائي في كتاب المياه الداخلية العمانية من موسوعة عمان وقانون البحار للمؤلف يمكن الرجوع إليه لان مجال تطبيق هذه القواعد الأكثر في المواني والمياه الداخلية. أما في سياق حديثنا هنا فإن المادة 27 بعنوان الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية نصت على: ”

1 - لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة إرتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:

- أ- إذا إمتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية،
- ب-أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي،
- ج-أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية،
- د- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

2 - لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في إتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية.

3 - في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و2، تخطر الدولة الساحلية،

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

إذا طلب منها الربان ذلك، ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل إتخاذ أية تدابير، وتسهّل الإتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة. ويجوز في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء إتخاذ التدابير.

4 - تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

5 - بإستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حال إنتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة إرتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية.

أما الولاية المدنية للدولة الساحلية إزاء السفن الأجنبية المارة ببحرها الإقليمي فقد أوردتها المادة 28 من الإتفاقية 1982 حيث نصت: ”

1 - لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحوّل إتجاهها لغرض ممارسة ولايتها فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة.

2 - لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالإلتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3 - لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقاً لقوانينها، في أن توقع إجراءات

البحر الإقليمي العماني

التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية“.

القسم الفرعي جيم: القواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية والمستعملة لأغراض غير تجارية

ويشمل هذا القسم المواد 29-32، فالمادة 29 عرّفت السفن الحربية بأنها: ”لأغراض هذه الإتفاقية تعني ”السفينة الحربية“ سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو في ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية“.

أما في حالة عدم إمتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية فيجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها المغادرة كما نصت عليه المادة 30: ”إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور“.

كما أن دولة علم السفينة العامة، حربية كانت أم غير حربية تتحمل مسؤولية الضرر الذي تحدثه للدولة الساحلية حسب ما جاء في المادة 31: ”تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم إمتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي“.

أما المادة 32 فقننت حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية: حيث نصت: ”ليس في هذه الإتفاقية، عدا الإستثناءات الواردة في القسم الفرع <أ> وفي المادتين 30 و31، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية“.

هذا هو المفهوم العام لحق المرور البرئ في القانون الدولي للبحار، أما التطبيق العملي له في عمان فسنتناوله في المطلب القادم.

المطلب الثاني

التعامل العماني مع قيد المرور البرئ

يمكن فهم الموقف العماني بخصوص قيد المرور البرئ عبر بحرهما الإقليمي سواء من خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار وتحفظاتها عند التصديق على إتفاقية عام 1982 والتي نتجت عن المؤتمر، أو من خلال قوانينها الوطنية. وأهم ما يميز هذا الموقف هو رغبتها في تقليص أثره على أمنها وسيادتها إلى أقل درجة ممكنة تسمح بها الظروف القانونية والعملية مقابل رغبة الدول الأخرى وبالأخص الدول البحرية الكبرى في تقليص سيادة عمان كدولة ساحلية في التحكم بالمرور البرئ في بحرهما الإقليمي. وهذا مثال بارز لتجاذب السيادة بين عمان من جانب وبين هذه الدول من جانب آخر.

وستتطرق للتعامل العماني مع قيد المرور البرئ من خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار (فرع أول)، ومن خلال القوانين الوطنية العمانية (فرع ثان).

الفرع الأول

من خلال مناقشات المؤتمر الثالث

لقانون البحار

شاركت عمان بفاعلية⁽¹⁾ خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي إمتد خلال الفترة من 1973 إلى عام 1982 وذلك من خلال مداخلات ممثلها في المؤتمر أو من خلال المشاركة في تقديم مشاريع مواد أو فقرات بنفسها أو مع مجموعة من الدول لها وضع بحري مشابه وخاصةً الدول المضائقية، وكذلك من خلال الإعلانات التي قدّمتها عند التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي جاءت على أثر هذا المؤتمر وذلك بتاريخ 1983/7/1 وعند تصديقها على الإتفاقية بتاريخ 1989/8/17.

فقد قدّمت عمان مشروع بصياغة مواد حول الإبحار خلال البحر الإقليمي بما في ذلك المضائق مع كلٍ من ماليزيا والمغرب واليمن⁽²⁾ في 1974/7/22 جاء الجزء الأول منه حول المرور البرئ خلال البحر الإقليمي.

وقد تمت إضافة الفقرة 2 من المادة 18 من إتفاقية عام 1982 والتي تشترط أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً ولم تكن هذه الفقرة موجودة في إتفاقية عام 1958 بناءً على المقترح المذكور⁽³⁾.

1. Razavi, op. cit., p. 11.

2. Dupuy, Vignes, op. cit. , p. 911.

3. المادة 2 (3) في المشروع الذي قدمته عمان نيابةً عن مجموعة الدول، ضن الوثيقة:
UNCLOS III, Official Records, Document A/Conf. 62/C.2/L.16, para. 111, p. 192.

البحر الإقليمي العماني

كما أن أغلب الأنشطة التي وردت في المادة 19 (2) والتي تحدد متى يُعتبر المرور ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها والتي لم تكن موجودة في إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958⁽¹⁾ جاءت من المشاريع التي تقدمت بها بعض الدول أثناء مناقشات المؤتمر⁽²⁾ ومنها المشروع الذي تقدمت به عمان مع مجموعة الدول المذكور أعلاه حيث تم الأخذ بـ 10 نقاط من هذا المشروع ضمن البنود 12 التي تقوم بها سفينة أجنبية في بحر إقليمي لدولة ساحلية ويُعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية الواردة في المادة المذكورة.

وعمان من خلال المشروع المقدم أو من خلال مداخلات ممثليها في مناقشات الدورات المختلفة للمؤتمر تطالب بالحفاظ وتؤكد على سيادتها كدولة ساحلية وعلى أمنها وسلامتها، ومن هنا كانت تطالب بأن تضاف فقرة في المادة 21 بعنوان "قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البرئ" تشترط حصول السفن العسكرية على تصريح أو إعلان مسبق قبل مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية وكذلك السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو شحنة خطيرة⁽³⁾.

1. المادة 14 (5) من إتفاقية 1958.

2. أنظر لمعرفة هذه المشاريع:

Dupuy, Vignes, op. cit. pp. 913-914

وكذلك حمود، القانون الدولي للبحار، م. س، هامش ص 132.

3. المواد 8 و15 من المشروع العماني مع آخرين المقدم للمؤتمر الثالث بعنوان إبحار السفن ذات الحمولة الخطرة ومرور السفن العسكرية وكذلك تصريح ممثل عمان في الاجتماع 164 للجنة الثانية بتاريخ 1982/4/1

الفقرتين 132-133

UNCLOS III, Official Records, Vol. XVI, p. 105.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

وعندما لم يتبنى المؤتمر هذا الإقتراح طالبت مع دول أخرى بإضافة كلمة الأمن على الفقرة (ح) من المادة 21 (1) بحيث تُقرأ الفقرة: "منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة والصحة والأمن" مما يسمح للدولة الساحلية بوضع قوانين وأنظمة حول المرور البرئ بما يحترم سيادتها وأمنها⁽¹⁾. مشيرةً إلى أن المرور البرئ ينطبق على العبور على السطح وليس المرور السري للغواصات⁽²⁾، وأن هدف الدول الكبرى من مطالبتها هي خدمة مصالحها وليس خدمة مصلحة التجارة الدولية⁽³⁾. وعندما لم تتبنَ إتفاقية عام 1982 والتي جاءت على أثر إنتهاء أعمال المؤتمر المطالب العمانية بخصوص مرور السفن العسكرية في مياهها الإقليمية، تقدمت بإعلانات عند تصديقها على الإتفاقية في 1989/8/17، ومنها الإعلان رقم 2 حول مرور السفن العسكرية خلال البحر الإقليمي والتي تشترط حصول السفن العسكرية والغواصات على تصريح مسبق للمرور في بحرهما الإقليمي حيث جاء نصه: "المرور البرئ مكفول للسفن الحربية في المياه الإقليمية العمانية وفقاً للإذن المسبق، وينطبق ذلك أيضاً على الغواصات شريطة عبورها طافية على سطح الماء ورافعة علم الدولة التابعة لها". أما الإعلان رقم 3 فيتعلق بضرورة حصول السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو شحنات ذات طبيعة خطيرة سواء كانت عسكرية أو مدنية على تصريح مسبق قبل المرور في البحر الإقليمي العماني⁽⁴⁾ فقد نص: "السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي

1. نفس المصدر ولمزيد من التفاصيل عن الدول والتعامل مع المقترح أثناء المؤتمر أنظر: Brown , op. cit., pp. 66 -67.

2. تصريح ممثل عمان في الإجتماع 14 للجنة الثانية بتاريخ 1974/7/23 الفقرة 24، ص 137.

3. تصريح ممثل عمان في الإجتماع 14 للجنة الثانية بتاريخ 1974/7/23 الفقرة 50، ص 134.

4. Declarations or Statements upon UNCLOS ratification, op. cit, p. 74.

البحر الإقليمي العماني

تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو الضارة بالصحة أو السلامة فإن حق المرور البرئ وفقاً للإذن المسبق مكفول لهذا النوع من السفن سواء كانت حربية أو غير ذلك والتي تنطبق عليها هذه المواصفات، وهذا الحق أيضاً مكفول للغواصات التي تنطبق عليها المواصفات المذكورة شريطة مرورها وهي طافية على سطح الماء رافعة علم الدولة التابعة لها.

وهكذا نرى أنه من خلال مواقف الدول في المؤتمر يظهر جلياً مواقف الدول ومحاولة تغليب مصالحها على مصالح الدول الأخرى وعمان بذلت جهداً كبيراً في الحفاظ على رأيها ومصالحها في بحرها الإقليمي.

أما على مستوى القوانين الداخلية فإن عمان تنحو نفس المنحنى في موقفها في المؤتمر الثالث لقانون البحار.

الفرع الثاني

من خلال القوانين الوطنية العمانية

القوانين الوطنية العمانية التي عالجت مسألة المرور البرئ في البحر الإقليمي العماني متعددة أهمها، المرسوم رقم 81/15 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾، وقانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية العمانية السابق⁽²⁾، والقانون البحري السابق⁽³⁾، وقانون الصيد البحري⁽⁴⁾، والنظم الأخرى الصادرة بقرارات وزارية المتعلقة بتنفيذ هذه القوانين ولوائحها التنفيذية، وأخيراً القانون البحري رقم 23/19⁽⁵⁾. فالمادة الأولى من المرسوم رقم 81/15، نصت على: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية". وهو نفس المبدأ الموجود في المادة 1 من المرسوم

1. الصادر بتاريخ 1981/2/10، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 211 الصادرة بتاريخ 1981/2/15، ص.ص.

21-20.

2. الصادر بالمرسوم رقم 81/98 بتاريخ 1981/11/9، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 230 الصادرة بتاريخ

1981/11/15، ص.ص. 3-13.

3. الصادر بالمرسوم رقم 81/35 بتاريخ 1981/4/15، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 216 الصادرة بتاريخ

1981/5/1، ص.ص. 3-70.

4. الصادر بالمرسوم رقم 81/53 بتاريخ 1981/5/30، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 219 الصادرة بتاريخ

1981/5/15، ص.ص. 3-9.

5. الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19 بتاريخ 2023/30/30، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 1487

الصادرة بتاريخ 2023/4/2.

البحر الإقليمي العماني

الملغي بتاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة الإقتصادية المحصورة لصيد الأسماك مع تبديل للعبارتين الأخيرتين.

عبارة ”وبما يتلاءم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية“ يفهم منه المرور البرئ في مضيق هرمز خاصةً وليس المرور في البحر الإقليمي بشكل عام إذ أنه أشار إلى المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى. والمعروف أن نظام المرور البرئ في البحر الإقليمي يطبق بحق السفن فقط ولا يتعدى ذلك لتحليق الطيران فوقه.

وهنا يبرز تساؤل، إذا كان حق المرور البرئ الوارد في المادة المذكورة يقتصر تطبيقه على مضيق هرمز، هل معنى ذلك أن عمان لا تطبق المرور البرئ على بحرها الإقليمي خارج مضيق هرمز؟

بالتأكيد عمان تطبق المرور البرئ على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي ويمكن معرفة ذلك من خلال التطبيق الفعلي للمرور في بحرها الإقليمي إذ ليس هنالك إحتجاج أو ما يفيد أن عمان لا تعترف به، وعمان لم يرد عنها أنها لا تعترف به، فهو قانون عرفي دولي لا تستطيع عمان معارضته، خاصةً أن البحر الإقليمي العماني يقع في منطقة مهمة للملاحة الدولية وعلى طريق رئيسي من الطرق البحرية الدولية. إنما غالب الظن أن المسألة تعود إلى صياغة الفقرة اللغوية، وهذا ما يجب تفاديه بإعادة صياغة الفقرة.

ويمكن فهم ذلك من المادة إذ أنها أرجعت ممارسة السلطنة لسيادتها على بحرها الإقليمي للقوانين والأنظمة الداخلية للسلطنة والتي تعترف بالمرور البرئ فيه.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

فالمادة 5 من القانون البحري 81/35 نصت: "يجوز للسفن الأجنبية المرور عبر المياه الإقليمية العمانية، على أن تحترم القوانين العمانية والقواعد الواردة في المعاهدات الدولية المنضمة لها حكومة السلطنة".

أما بالنسبة لمسألة المرور في القانون البحري الجديد رقم 2023/19 فإنه قد تم تنظيمه بشكل عام في المادة (6) حيث نصت: "يجوز للسفن الأجنبية المرور البرئ عبر البحر الإقليمي لسلطنة عمان على أن تلتزم بالقوانين واللوائح والقرارات والتعليمات المعمول بها في سلطنة عمان".

وبمقارنة نص هذه المادة بنص المادة (5) من قانون تنظيم الملاحة البحرية الملغى نجد أنه تم استبدال مسمى المياه الداخلية بالبحر الإقليمي، وتعديل كلمة تحترم إلى تلتزم بالقوانين العمانية. كما لم تتم الإشارة إلى المعاهدات الدولية في نص المادة، ولكن بالمقابل فإن المادة (3) من ذات القانون نصت على أن أحكام المعاهدات والإتفاقيات الدولية وتعديلاتها مكملة لهذا القانون.

أما في الحكم فإنه تمت إضافة صفة "البرئ" للمرور⁽¹⁾. ونظام المرور البرئ ينطبق على المرور عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، كما جاء في المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كما تم تفصيل ذلك في المبحث الأول من هذا الفصل، لكنه لا ينطبق على المرور خلال البحر الإقليمي المشكّل للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية ومنها مضيق هرمز، والتي ينطبق عليها نظام المرور العابر كما جاء في الجزء الثالث من اتفاقية 1982، المواد من (34-44) وهو ما سنناقشه في المبحث الثاني القادم. وعلى كل فإن

1. تمت هذه الإضافة بناء على ملاحظات مجلس الدولة عند مناقشته لمشروع القانون. كما تم مناقشة هذه المادة بالتفصيل عند الحديث عن المواني في كتاب المياه الداخلية العمانية، وهو الكتاب رقم (1) من موسوعة عمان وقانون البحار هذه.

البحر الإقليمي العماني

مسألة المرور في القانون الدولي للبحار وتطبيقه في عمان مجاله التعديل في المرسوم رقم 81/15 وليس القانون البحري، يضاف إلى ذلك ان نص المادة (6) من القانون البحري الذي أجاز لسفن الأجنبية المرور البرئ لم يمنع الملاحة الساحلية ويقتصرها على السفن العمانية كما كان الحال في قانون تنظيم الملاحة البحرية السابق. كما أن القانون الجديد لم يتطرق الى اللجوء في حالات الطوارئ، وقد تعالج هذه الحالات في اللوائح والقرارات والتعليمات. يضاف إلى ذلك أن قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون والمطبق في عمان أجاز الدخول للموانئ العمانية في حالات الطوارئ.

وفي هذه القوانين تتمسك عمان بأنه لا يمس المرور البرئ سيادتها وأمنها وتطالب بإصدار إذن مسبق لمرور السفن العسكرية أو السفن النووية أو التي تحمل شحنات خطرة في بحرها الإقليمي، وقد إحتجت الولايات المتحدة الأمريكية على عمان بتقديم طلب إذن مسبق لمرور السفن العسكرية الأمريكية في البحر الإقليمي العماني⁽¹⁾. كما لا تسمح بزيارة القطع البحرية التي تدار بالطاقة النووية لموانئها وذلك لعدم إمكانية التعامل مع معالجة الكوارث الطارئة لهذه القطع⁽²⁾.

ووزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات (وزارة المواصلات سابقاً) هي التي تشرف على تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية⁽³⁾، ووضع قواعد

1. قدم الإحتجاج مذكرة دبلوماسية من السفارة الأمريكية في مسقط رقم 606 بتاريخ 1991/8/12 أنظر الإحتجاج في:

Limit in the seas, No. 113, op. cit., p. 15

2. البند 6 من آلية التصاريح الدبلوماسية للسفن الأجنبية، رئاسة أركان قوات السلطان المسلحة، وزارة الدفاع العمانية، ص 3-7.

3. المادة 2 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية السابق، والمادة 10 من القانون البحري رقم 81/15 . 2023/19

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

النُظم والإبحار وتحديد المناطق المحظور المرور فيها وتحديد المساعدات الملاحية لسلامة إبحار السفن⁽¹⁾.

حددت عمان وبالتنسيق مع منظمة IMO مسارات فصل مرور عند رأس الحد⁽²⁾، تطبيقاً للمادة 22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بعنوان الممرات البحرية ونُظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي والبند 1 من المادة 21 (1) من نفس الإتفاقية والتي تعطي الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

وتعامل عمان البحث العلمي كحق سيادي لها في بحرها الإقليمي، فتمنع على أي سفينة أجنبية القيام بأعمال البحث العلمي بدون ترخيص كما جاء في المادة (6) من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية السابق. ورغم أن القانون البحري الحالي رقم 2023/19 الذي ألغى القانون السابق لم يرد فيه مثل هذا النص إلا أن المادة (7) منه نصت: "يحظر على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي لسلطنة عمان إلا بعد الحصول على الترخيص الملاحي، وفي حدود المهام الواردة في الترخيص، وفقاً للشروط والضوابط التي يصدر بتحديداتها قرار من الوزير"، وإشترطت لزيارة السفن التي تقوم بأبحاث علمية سواء كانت عسكرية أو مدنية الحصول على تصريح بذلك مع توضيح هدف البحث العلمي الذي تقوم به⁽³⁾.

1. المادة 16 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية السابق في المياه العمانية، والمادة 10 من القانون البحري رقم 2023/19 .

2. توجد منطقتان في البحر الإقليمي لفصل المرور احدهما عند رأس الحد والأخرى وسط مضيق هرمز والتي سيتم الحديث عنها في المبحث القادم.

3. البند 5 من آلية التصاريح الدبلوماسية للسفن الأجنبية الصادر من رئاسة أركان القوات المسلحة بوزارة الدفاع بسلطنة عمان، ص 2-7.

البحر الإقليمي العماني

أما فيما يتعلق بالدراسات العلمية الخاصة بالثروة البحرية فلوزير الثروة الزراعية والسمكية وموارد المياه الترخيص للهيئات العلمية والأشخاص الذين يقومون بهذا البحث في مياه الصيد العمانية⁽¹⁾ مع فرض عقوبات مالية في حالة المخالفة الأولى وجواز مصادرة السفينة في المخالفة الثالثة إذا خالفت السفينة الترخيص الممنوح لها.

ومن هنا يتضح تجاذب السيادة حول المرور في البحر الإقليمي العماني بين عمان وأشخاص القانون الدولي فهي تطالب بعدم مرور السفن العسكرية الأجنبية والسفن النووية أو التي تحمل شحنات خطيرة إلا بتصريح وهو ما إحتجت عليه بعض الدول، كما أن عليها التعامل مع المنظمة البحرية الدولية لتعيين مسارات فصل المرور في بحرهما الإقليمي.

أما بشأن المرور العابر في البحر الإقليمي المشكّل لمضيّق هرمز فإننا سنتناوله في المبحث القادم.

1، المادة 13 من قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية.

المبحث الثاني

المرور العابر

على خلاف بقية البحر الإقليمي لا ينطبق المرور البرئ على المرور في البحر الإقليمي العماني المشكّل لمضيق هرمز. إنما أوردت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظاماً خاصاً للمرور في المضائق الدولية وهو نظام المرور العابر، وهذا النظام ينطبق على المرور في مضيق هرمز. ونظراً لأهمية مضيق هرمز بالنسبة لعمان والدول الأخرى فإن تحديد سيطرة عمان على بحرهما الإقليمي فيه وتجاذب السيادة حوله كبير، خاصةً فيما يتعلق بطبيعة السيادة ذاتها هل هي سيادة فعلية أو شكلية، ظاهرة أو خفية، سيادة قانونية أو سيادة أمر واقع، سيادة مكانية أم سيادة وظيفية. وأهم مجال لتجاذب السيادة حول المضيق يمكن إيجازها في الآتي:

1 - طول المضيق

وهو محل خلاف، فبينما لم تحدد المنظمات الدولية ذات الإختصاص وهي المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) طول مضيق هرمز، بإستثناء تحديد ممرات فصل المرور من قبل الحكومة العمانية بالتعاون مع منظمة (IMO)، نرى أن الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية تتحدث عن المضيق بأنه يقع بين الخط الممتد من رأس "الشيخ مسعود" على الساحل الغربي لجزيرة مسندم العمانية إلى جزيرة "هناجم" الإيرانية غرباً على مدخل الخليج العربي، وبين الخط الواصل بين "رأس دبا"

أسفل شبه جزيرة مسندم و"دماغه باكخ" على الساحل الإيراني على خليج عمان شرقاً، وبطول 104 أميال⁽¹⁾، أما الدول المطلة على المضيق وهي عمان وإيران فإنهما لم يحددا طول المضيق لا بشكل منفرد أو شكل ثنائي. إن طول المضيق مهم للغاية بالنسبة لعمان، لأنه بناءً عليه تتحدد السيادة العمانية على هذا الجزء من بحرهما الإقليمي كما يتحدد نوعية المرور به. لذلك عليها أن تسعى على أن يكون طول المضيق في أضيق حدّ وهو منتصفه أين تقع مسارات فصل المرور فقط. ومن غير الواضح أن هذا سهل التحقيق خاصةً أن عمان عليها التعامل مع كل الدول الكبرى ودول الخليج العربي والتي تختلف معها حول النظرة للمضيق.

2 - إختلاف ممارسة السيادة عليه عن بقية البحر الإقليمي

إختلاف ممارسة السيادة على المضيق عن ممارسة السيادة على بقية البحر الإقليمي العماني. فمثلاً فيما يتعلق باستغلال الثروات الطبيعية فإن القانون الدولي يلقي على عمان في ممارستها لسيادتها في هذا الجانب مسؤولية في عدم إعاقة المرور فيه.

3 - إختلاف نظام المرور خلاله

وأخيراً فإن الإختلاف الأهم هو محل بحثنا هنا وهو تطبيق نظام المرور خلاله. ففي البحر الإقليمي يطبّق قيد المرور البرئ كما رأينا في المبحث السابق، أما في المضيق فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جاءت بنظام المرور العابر وهو ما سنتناوله (مطلب أول)، وسنناقش القوانين العمانية حول المرور في المضيق (مطلب ثان).

1، رمضان (د.روح الله)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، الحقيقه برس 1988، ص 39.

المطلب الأول

في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

ينطبق المرور العابر في البحر الإقليمي العماني المشكّل لمضيق هرمز، لذلك وجب إعطاء فكرة ولو بإختصار عن المضيق ومسماه. يُعرّف المضيق لغةً بأنه: "ما ضاق من الأماكن والأمور"⁽¹⁾، أي أنه الممر المائي الضيق الذي يفصل بين جزئين من البر⁽²⁾. وجغرافياً المضيق هو مساحة بحرية ضيقة الإتساع تُشكّل فتحات طبيعية تربط بين بحرين واسعين، و فضلاً عن ذلك تفصل المضائق من الناحية المكانية بين قطاعين من اليابسة، و لكنها من الناحية الوظيفية تحقق الإتصال بين جزئين من المياه البحرية⁽³⁾.

أما تعريف المضيق قانونياً فإن عديد الحقوقيين تناولوه فليس كل مضيق جغرافي خاضع لأحكام القانون الدولي، لذلك عرّفته المادة 16 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بأنه "ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل بين جزءاً من البحر العام بجزءٍ من آخر أو ببحر إقليمي لدولة أجنبية"⁽⁴⁾ وقد تطور تعريف المضائق المستخدمة للملاحة الدولية منذ أن صدر حكم محكمة العدل الدولية في

1. ابن منظور، لسان العرب، بيروت، المجلد الثالث، دار الجيل، ص 562.

2. د. هندي (إحسان)، مضيق هرمز والقانون الدولي، جريدة البيان، دبي، العدد 683، 85/1/7.

3. الخطيب (محمد سعيد محمد)، م.س.، ص 663.

4. المادة السادسة عشر من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958م.

البحر الإقليمي العماني

عام 1949م المتعلق بمضيق (Corfu)⁽¹⁾، والذي قضى بأن المضيق المستخدم للملاحة الدولية هو ذلك المضيق الذي يوصل منطقة أعالي البحار بمنطقة أخرى من نفس أعالي البحار⁽²⁾، وهو نفس التعريف الذي إعتمدته لجنة القانون الدولي عام 1956م. وهكذا كان مضيق هرمز حتى في ظل حكم محكمة العدل الدولية عام 1949م يُعتبر مضيقاً مستخدماً للملاحة الدولية بإعتبار أنه يصل أعالي بحار بأخرى.

ومن الشروط الأساسية لإعتبار المضيق خاضعاً للقانون الدولي أن يكون ممراً طبيعياً وليس صناعياً فقد قررت محكمة العدل الدولية في قرارها بشأن المصايد النرويجية البريطانية عام 1951م إن مضيق (Indrelea) لا يعتبر مضيقاً دولياً ولا يعدو أن يكون طريقاً من طرق الملاحة قامت النرويج بإنشائه صناعياً⁽³⁾.

وعليه يمكن وضع تعريف للمضيق بأنه ”مرر بحري ضيق يصل بين جزء من البحر العالي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة وجزءاً آخر من البحر العالي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية ويُستعمل بصورة مطردة كطريق للملاحة الدولية“⁽⁴⁾.

1. لمزيد من التفاصيل أنظر قرارات محكمة العدل الدولية لعام 1949 في www.icj.org

وكذلك

Elia (George), the int.court of justices, Netherland, sijthoff inter.publishing company, 1977,p p 98-100.

2. الضحاك، (إدريس)، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، محاضرات المعهد الدبلوماسي العماني، مسقط، العدد 12 سبتمبر، سنة 1995م، ص212.

3. الراوي، م. س، ص103، ولمعرفة حيثيات القرار أنظر: قرارات محكمة العدل الدولية لعام 1951م في www.icj.org

4. د. سرحال (أحمد)، قانون العلاقات الدولية، القاهرة، ط 1، الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1990م، ص 610.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

أما لفظة "هرمز" المسمى المضيق بها⁽¹⁾، فهي لفظ لإسم من أسماء العجم، وهي كما قال عنها (ياقوت الحموي): "مدينة على بر فارس وهي فرضة كرمان وسجستان وخراسان"⁽²⁾. وكان ينطبق على المرور في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية ومنها مضيق هرمز قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظام المرور البرئ، وقد تم الحديث عن هذا النوع من المرور في المبحث السابق. أما إتفاقية 1982 فقد جاءت بنظام جديد يطبق على هذه المضائق وهو نظام المرور العابر.

ونظام المرور العابر هو نظام جاء به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لأول مرة ونعته بحق المرور العابر وخصصت له الجزء 3 بعنوان المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المواد من 34 إلى 45، وذلك في ثلاثة فروع، الفرع الأول تحت عنوان أحكام عامة المواد من 34 إلى 36، وهذا الفرع حدد المسائل التي لا يمسها هذا الجزء. فالمادة 34 بعنوان النظام القانوني للمياه التي تُشكّل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية أشارت إلى أن نظام المرور العابر ينطبق على الملاحة والمرور للسفن والطائرات ولا يمس الحقوق الأخرى للدولة الساحلية والتي تظل محتفظة بحقوقها في ممارسة سيادتها وولايتها على مياه المضيق وحيزها الجوي وباطن أرضها، حيث نصت على: "

1. لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواحٍ أخرى، النظام القانوني للمياه التي تتشكّل منها هذه المضائق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

1. لمزيد من التفاصيل عن تعريف المضيق راجع: العيسائي (د. علي بن أحمد)، م. س.، ص. 10-12.

2. الحموي (ياقوت)، معجم البلدان، طهران، المجلد الرابع، مكتبة الأسد، 1965 ص 998.

البحر الإقليمي العماني

2. تمارس الدول المشاطئة للمضائق سيادتها وولايتها رهناً بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى“.

والمادة 35 بعنوان نطاق هذا الجزء نصت على: ”ليس في هذا الجزء ما يمس:

أ. أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن كذلك من قبل،

ب. أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحر الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار،

ج. أو النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق“.

كما أخرجت المادة 36 بعنوان طرق أعالي البحار أو الطرق التي تمر بمناطق إقتصادية خالصة عبر مضائق مستخدمة للملاحة الدولية من إنطباق هذا الجزء عليها فقد نصت على: ”لا ينطبق هذا الجزء على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق على هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الإتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق“.

وهناك خمسة أنواع من المضائق والتي جاء بها هذا الجزء والتي لا ينطبق عليها المرور العابر وهي كالتالي:

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

1. المضائق التي تحتوي على مياه خارج نطاق البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار، المادة 35 (ب) وينطبق عليها المرور الحر.

2. المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، أو متصلة على وجه التحديد، المادة 35 (ج) وينطبق على المرور فيها ما جاءت به هذه الإتفاقيات.

3. أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، المادة 36 وينطبق عليه المرور الحر.

4. المضيق المشكّل بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببرّ هذه الدولة ووجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية المادة 38 (1) وينطبق عليه نظام المرور البرئ طبقاً لنصوص المادة 45 (1 - أ).

5. المضائق التي تربط جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية المادة 45 (1 - ب) وينطبق عليه نظام المرور البرئ.

أما الفرع 2 تحت عنوان المرور العابر المواد من 37 إلى 44، فقد حدد المضائق التي ينطبق عليها هذا النوع من المرور، وتعريفه وحددت واجبات السفن والطائرات المتمتعة بهذا الحق، وقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق وواجباتها. فالمادة 37 أثبتت المضائق التي ينطبق عليها هذا النوع من المرور حيث نصت: "ينطبق هذا الفرع على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين

البحر الإقليمي العماني

جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة". أما المادة 38 فقد حددت نطاق المرور البرئ وكذلك تعريفه، فنصت الفقرة (1 -أ) منها على "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب". فخلافاً للمرور البرئ فإن المرور العابر يشمل الملاحة للسفن والتحليق للطائرات عبر المجال الجوي للمضيق وليس كما هو حال المرور البرئ الذي يتضمن الملاحة فقط دون التحليق أو الطيران. وقد عرّفته الفقرة 2 من المادة 38 نفسها بأنه: "المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. غير أن تطلّب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة". إلا أن الفقرة 3 من المادة أكّدت على: "يبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعاً لما في هذه الإتفاقية من أحكام أخرى منطبقة".

وبما أن مضيق هرمز يربط بين البحر العالي والمنطقة الإقتصادية الخالصة في بحر عمان بالبحر العالي والمنطقة الإقتصادية الخالصة في الخليج العربي، ولم يتم تنظيم الملاحة فيه كلياً أو جزئياً بإتفاقيات دولية سابقاً، فإنه ينطبق عليه نظام المرور العابر الوارد في الجزء 3، المواد من 34 إلى 45 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وقد وضع نظام المرور العابر واجبات وحقوق على كلٍّ من السفن والطائرات

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

العابرة للمضيق وحقوق وواجبات على الدول المشاطئة للمضيق. فقد حددت المادة 39 بعنوان واجبات السفن والطائرات أثناء العبور بالتالي:

1. على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

أ. أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.

ب. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ج. أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.

د. أن تتمثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.

2. على السفن المارة مروراً عابراً:

أ. أن تتمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

ب. أن تتمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

3. على الطائرات المارة مروراً عابراً:

أ. أن تراعى قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمثل الطائرات الحكومية بصورة إعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

البحر الإقليمي العماني

ب. أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة“.

كما أكّدت المادة 40 بعنوان أنشطة البحث والمسح بأنه ”ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورهما العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضائق“.

أما حقوق الدولة المشاطئة للمضيق فقد وردت في المواد 41، 42. فالمادة 41 أعطت الدولة المشاطئة الحق في تعيين ممرات بحرية وأن تقرر نظام لتقسيم حركة المرور، حيث نصت: ”

1. للدول المشاطئة للمضائق، طبقاً لهذا الجزء، أن تعيّن للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نُظماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن.

2. ولهذه الدول أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى ونُظماً أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عيّنتها أو قررتها من قبل.

3. تتطابق هذه الممرات البحرية ونُظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً.

4. تحيل الدول المشاطئة للمضائق، قبل تعيين الممرات البحرية أو إستبدالها

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو إستبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية إعتمادها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نُظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الإتفاق عليه مع الدول المشاطئة للمضائق. ويجوز لهذه الدول بعد ذلك أن تعيّن أو تقررها أو تستبدلها.

5. حين يتعلق الأمر بمضيق تُقترح فيه ممرات بحرية أو نُظم لتقسيم حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق، تتعاون الدول المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

6. تبيّن الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية ونُظم تقسيم حركة المرور التي تعيّن أو تقررها في خرائط يُعلن عنها الإعلان الواجب.

7. تحترم السفن المارة مروراً عابراً ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقاً لهذه المادة.

وحددت المادة 42 القوانين والأنظمة التي يجوز للدولة المشاطئة للمضيق وضعها بشأن المرور العابر بالتالي:

1. رهناً بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

أ. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41.

ب. منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

البحر الإقليمي العماني

ج. فيما يتعلق بسفن الصيد منع الصيد بما في ذلك تطلّب وسق أدوات الصيد.
د. تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

2. لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به.

3. تعلن الدولة المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

4. تتمثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر.

5. عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضائق نتيجة ذلك“.

كما أوجبت المادة 43 بعنوان وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة وغير ذلك من التحسينات، ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، والتي نصت على: ”ينبغي للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الإتفاق:

أ. على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية؛

ب. وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.“

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

أما واجبات الدولة الساحلية فقد أوردتها المادة 44 بعنوان واجبات الدول المشاطئة للمضائق: ”لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه. ولا يوقف المرور العابر“.

والفرع 3 من الجزء الثالث من إتفاقية 1982 المخصص للمضائق فهو متمثل في مادة وحيدة هي المادة 45، فقد أشار إلى مجال إنطباق المرور البرئ، حيث نصت: »

1. ينطبق نظام المرور البرئ، وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ. المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38،
ب. أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

2. لا يوقف المرور البرئ خلال هذه المضائق.

قبل إقرار نظام المرور العابر في إتفاقية عام 1982 فإن الملاحة في المضائق الدولية كانت تعالجها المادة 16 (4) من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، والتي نصت: ”يجب ألا يكون هناك إيقاف للممر البرئ للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية“ وهذه المادة إعادة لحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949⁽¹⁾.

1. Dupuy, Vignes, op. cit, p. 946.

البحر الإقليمي العماني

وإن كان النص يقضي بعدم جواز وقف المرور البرئ في الفقرة إلا أن الدولة الساحلية بالمفهوم المخالف تستطيع وقف المرور غير البرئ حسب الفقرة 1 من نفس المادة: "يجوز لدولة الساحل أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع المرور غير البرئ في بحرهما الإقليمي".

وبما أن هذا الحكم لم يكن مقبولاً للدول البحرية الكبرى وبالذات الولايات المتحدة والإتحاد السوفيتي السابق⁽¹⁾، خاصةً بعد توسيع عرض البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، فإنها طالبت بتطبيق نظام المرور الحر على جميع المضائق الدولية⁽²⁾. وربطت موافقتها على مد البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري، وإنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة بالموافقة على ذلك المطلب والذي أصبح يُعرف فيما بعد بالصفقة (Package Deal) في مباحثات المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أن عمان والدول المضائقية الأخرى عارضت المطالب بتطبيق حرية المرور في المضائق وطالبت بتطبيق نظام المرور البرئ الذي كان يطبق حسب إتفاقية جنيف 1958 والعرف الدولي على الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة

1. طرحت الولايات المتحدة مطالبتها في إقتراح على اللجنة الإستغلال السلمي لقاع البحار والمحيطات في 1971 أما الإتحاد السوفيتي فقدّم مُقترح بنفس المطالب في إجتماع نفس اللجنة عام 1972 وطرحت الولايات المتحدة مرة أخرى في إجتماعات اللجنة الثانية في دورة كراكاس عام 1974. أنظر في ذلك:

Dapuy and Vignes. Op. cit. , p. 947. Footnote. No. 306.

ولمزيد من التفاصيل عن الموقف الأمريكي من المضائق في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار أنظر: Moore (John Norton), The Regime of straits and the Third United Nations Conference on Law of the Sea, American Journal of International Law, Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p.p. 77-121.

اما عن أهمية المضائق للأمن الأمريكي، أنظر:

Ressman (W. Michael), The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law making, American Journal of International Law, Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law, p.p. 48-76.

2. Dupuy, Vignes, op.cit. , p. 949.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

الدولية⁽¹⁾، وأشارت أنه لا يجب أن يكون للمضائق نظام خاص للمرور بها لكونها جزء من البحر الإقليمي للدولة الساحلية⁽²⁾. ويرجع سبب هذه المعارضة من قبل عمان والدول المضائقية الأخرى لعدة أسباب أهمها⁽³⁾ أن المضائق هي الطريق للقوات البحرية والجوية في حالة النزاعات مما يعرض الدولة المضائقية لخطر محقق، ومضيق هرمز يعاني من توترات سياسية وعسكرية مستمرة ومخاطر بيئية. ومن الأسباب كذلك محاولة عمان والدول المضائقية الأخرى فرض سيادتها على بحارها الإقليمية والمضائق الموجودة بها، وبالتالي المحافظة على أمنها القومي⁽⁴⁾ الذي سيتأثر بفرض نظام مرور لا تستطيع التحكم فيه. إلا أنه بنهاية المؤتمر تبنت إتفاقية عام 1982 تطبيق مبدأ المرور العابر على الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية .

وهذا المبدأ يُعتبر تطور مهم بشأن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي المشكّل لمضيق يُستخدم للملاحة الدولية فإذا كان المرور البري الذي لا يجوز وقفه المطبّق سابقاً على هذه المضائق يُعتبر قيداً على سيادة الدولة الساحلية، فإن نظام المرور العابر يذهب بعيداً في هذا الإتجاه⁽⁵⁾.

1. المشروع المقدم من قبل عمان وماليزيا والمغرب واليمن الجنوبي، في الوثيقة: UNCLOS III, Official Records, Document A/Conf.62/C.2/L.16, op. cit., p. 192.

وقد قدّمت عمان المشروع نيابةً عن مجموعة الدول في 1974/7/22.

2. تدخل مندوب عمان في الإجتماع 36 للجنة الثانية بتاريخ 1974/7/10. أنظر: UNCLOS III, Official Records, Vol. II, para. 47, p. 152

3. Dupuy, Vignes , op. cit. , p. 947.

4. تدخل المندوب العماني في الإجتماع 170 للجنة الثانية بتاريخ 1982/4/16، الفقرة 63، ص 105 عمان دائماً ما عارضت مرور السفن العسكرية خلال بحرها الإقليمي خلال مناقشات المؤتمر وقدمت بيانات تتعلق به عند التصديق على إتفاقية 82.

5. Brown, op. cit., p. 93.

فالبنسبة لنظام المرور العابر فإن حق المرور في المضيق للسفن الأجنبية يطغي على حق الدولة المضائقية، الذي يصبح مجرد إلتزامات محددة على هذه السفن⁽¹⁾. أي أن حق مستخدمي المضيق هو القاعدة، وحقوق الدولة الساحلية هو الإستثناء هذا طبعاً فيما يتعلق بالمرور للسفن والطائرات.

إلا أن هنالك رأي آخر يرى أن ما نصت عليه المادة 44 من الإتفاقية: "لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر" ولم تستعمل عبارة "لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور" مما يعطي الدولة الساحلية الحق في تقرير أن المرور يخالف منصوص الفقرة 39 (1 - ب) والتي تنص على: "على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو إستغلالها السياسي، أو أية صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المُجسّد في ميثاق الأمم المتحدة". وبالتالي تستطيع منعه أو وضع شروط معينة للسماح به.

1. Mahmoudi (Said), Passage of Warships through the Strait of Hormuz, Marine Policy, Vol. 15, No. 4, September 1991, p. 340

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

وللمقارنة بين أنواع المرور الثلاثة، البرئ والعابر والحر، يمكن وضع الجدول

الآتي:

المرور البرئ	المرور العابر	المرور الحر	
- يكون المرور متواصلًا وسريعًا. - يكون المرور بريئًا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها. - المرور غير البرئ تم تحديده بأنشطة غير مسموح القيام بها في المادة 19 من إتفاقية 1982.	هو أن تمارس حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق دون تحديد لأنشطة محرمة.	السماح للسفن والطائرات والغواصات بالمرور بحرية دون قيد بسرعة أو إستمرارية أو عدم توقف.	معنى المرور
- الملاحة البحرية للسفن فقط. - تقسيم المرور إلى أحكام عامة تنطبق على جميع أنواع السفن، وأخرى تنطبق على السفن الخاصة وأحكام تنطبق على السفن العامة.	- الملاحة للسفن والغواصات والتحليق للطائرات. - الأحكام واحدة بالنسبة لجميع السفن سواء كانت سفن عامة أو خاصة.	الملاحة على السطح أو تحت الماء، والتحليق للطائرات، دون أي تقسيم لأنواع السفن.	المرور يشمل:
أن تمر طافية ورافعة علم بلدها	دون قيود	دون قيود	مرور الغواصات

المرور البري	المرور العابر	المرور الحر
للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة تحفظ أمنها ومنع خرق قوانينها، وحماية الملاحة، وحفظ مواردها الطبيعية، ومنع التلوث والبحوث العلمية والمسح الهيدروجرافي	يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضيق بشأن سلامة الملاحة، ومنع التلوث، ومنع الصيد أو تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانينها وأنظمتها المحلية الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. لكن سلطة الدولة أقل من سلطاتها في تنظيم المرور البري.	لا يحق للدولة ممارسة أي من هذه الأنشطة.
تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية توصيات المنظمات الدولية المختصة.	تحيل الدولة المشاطئة للمضائق قبل تعيين الممرات البحرية مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها، وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول المشاطئة للمضائق.	من إختصاص المنظمات الدولية المختصة.
قوانين وأنظمة الدولة الساحلية	قوانين وأنظمة الدولة الساحلية	قوانين وأنظمة الدولة الساحلية
الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور	الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور	الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

المرور البرئ	المرور العابر	المرور الحر	
على هذه السفن أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الإتفاقيات الدولية.	لم يرد أي قيد بهذا الشأن	لم يرد أي قيد بهذا الشأن	السفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية
لا تعيق المرور لكن يحق لها بالمخالف أن تمنع المرور غير البريء في حالات معينة، فهي التي تحدد براءة المرور.	لا تعيق الدولة المشاطئة المرور العابر وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق.	ليس هنالك واجبات محددة إلا فيما ينطبق على جميع الدول وفقاً للقانون الدولي.	واجبات الدولة الساحلية
يجوز في حالات محددة للدولة الساحلية القيام بذلك مثل مغادرة السفينة المياه الداخلية لو إمتدت نتائج الجريمة من على ظهر السفينة إلى الدولة الساحلية. أو كان ذلك في إطار مكافحة الإتجار بالبشر أو المخدرات. أو ما يتعلق بالالتزامات المدنية التي تتحملها السفينة أثناء رحلتها.	ليس هنالك ما يشير لذلك بالنسبة للدولة الساحلية.	تعود الولاية فقط للدولة التي تبحر السفينة تحت علمها.	الولاية الجنائية أو المدنية على ظهر سفينة أجنبية

البحر الإقليمي العماني

المرور البرئ	المرور العابر	المرور الحر	
يُعتبر الصيد من الأنشطة الغير بريئة التي تقوم بها سفينة أجنبية أثناء مرورها.	لا يجوز الصيد للسفن التي تتمتع بحق المرور العابر في المضائق الدولية.	مسموح	الصيد
غير جائز، ويُعتبر من الأنشطة غير البريئة التي تقوم بها سفينة أجنبية أثناء مرورها.	غير جائز	جائز	أنشطة البحث والمسح
أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير يُعتبر من الأنشطة غير البريئة إذا قامت بها سفينة أجنبية أثناء المرور	تخضع السفينة بالإضافة إلى الأنظمة الدولية في هذا الشأن لقوانين وأنظمة الدولة الشاطئية	عليها الإلتزام بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث فقط.	التلوث

المطلب الثاني

في القوانين الوطنية العمانية

تعامل عمان المرور في مضيق هرمز نفس معاملة المرور في البحر الإقليمي العماني بشكل عام، فهي لم تفرده بحكم خاص به يخالف معاملة بقية البحر الإقليمي العماني أو تخصصه بقانون لوحده تعالج مختلف قضاياها في ذلك القانون. فهي تنص في قوانينها على مبدأ المرور البرئ في البحر الإقليمي العماني.

كما يمكن الإشارة إلى أن جميع القوانين العمانية التي تعالج المرور في البحر الإقليمي العماني بشكل عام هي قوانين سابقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ما عدا القانون البحري الجديد رقم 2023/19 الصادر في 2023/3/30. والقانون الأخير هو قانون عام داخلي من القوانين الوطنية العمانية وليس تطبيقاً للقانون الدولي للبحار أساساً. وبالتالي ليس فيها إشارة إلى المرور العابر الذي جاءت به لأول مرة هذه الإتفاقية، وعمان عارضته أثناء مناقشات المؤتمر الثالث. بينما وقّعت عمان على الإتفاقية في 1983/7/1 وصادقت عليها في 1989/7/17 فإن المرسوم رقم 81/15 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة صدر في 1981/2/10 أي قبل أكثر من عام من التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والرسوم رقم 82/38 وإعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية حول إنشاء نظام خطوط الأساس المستقيمة لقياس البحر الإقليمي العماني، جاء بتاريخ 1982/7/1 والقانون البحري السابق صدر بالمرسوم رقم 81/35 بتاريخ 1981/4/14، وقانون الصيد

البحر الإقليمي العماني

البحري وحماية الثروة المائية الحية فصدر بالمرسوم 81/53 بتاريخ 1981/5/30. وأخيراً فإن قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية صدر بالمرسوم 81/98 بتاريخ 1981/11/9.

فعند مراجعة القوانين العمانية التي تعالج البحر الإقليمي العماني نجد المادة الأولى من المرسوم السلطاني رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾ ونصها: "تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي والفضاء الجوي فوقه وقاع البحر وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك، وبما يتلائم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية". إن العبارة الأخيرة من المادة والتي تبدأ "بما يتلائم مع مبدأ المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى في المضائق الدولية". يُفهم منها المرور البرئ في مضيق هرمز خاصةً وليس البحر الإقليمي بشكل عام إذ أنه أشار إلى المرور البرئ لسفن وطائرات الدول الأخرى والمعروف أن المرور البرئ في البحر الإقليمي يخص إبحار السفن فقط ولا يتعدى ذلك لتحليق الطائرات.

وبذلك فإن عمان تعترف بحق المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه في مضيق هرمز ولو لم تُشر إلى كلمة "الذي لا يجوز وقفه" لأنه يتضمن عبور السفن والطائرات كما أن المادة 5 من القانون البحري⁽²⁾ تنص "يجوز للسفن الأجنبية المرور عبر المياه الإقليمية العمانية، على أن تحترم القوانين العمانية والقواعد الواردة في المعاهدات الدولية المنضمة إليها حكومة السلطنة" وهنا ربطت المادة المرور

1. المنشور بالجريدة الرسمية رقم 211 الصادرة بتاريخ 1981/2/15، ص.ص. 20-21.

2. الصادر بالمرسوم رقم 81/35 بتاريخ 1981/4/15، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 216 الصادرة بتاريخ 1981/5/1، ص.ص. 3-70.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

بإحترام القوانين العمانية والقواعد الواردة في المعاهدات الدولية التي عمان عضو فيها. وهذا نفس الحكم الوارد في المادة 3 بعنوان القوانين التكميلية من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية⁽¹⁾: "تسري أحكام المعاهدات الدولية المنضمة لها السلطنة وتُعتبر أحكامها جزءاً مكملًا لهذا القانون...". وهنا يُطبّق على المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه. فالإتفاقيات الدولية حتى ذلك الحين عام 1981 بشأن المرور في المضائق الدولية تأخذ بهذا المبدأ. وإذا كانت عمان لم تنضم إلى إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة إلا أن مبدأ المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه الذي جاءت به أصبح جزء من العرف الدولي الذي أقرته محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو عام 1949⁽²⁾.

من جانب آخر، ومن قبيل ممارسة عمان لسيادتها على المضيق، فإنها بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO نقلت مسارات فصل المرور الملاحية في مضيق هرمز في عام 1979 وذلك لتحقيق المزيد من السلامة لحركة الملاحة وتقديم حماية أكبر من خطر تلوث الساحل العماني على خطوط عرض "31° 26° شمالاً، وخطوط طول" 34° 56° شرقاً، شمال جزيرة سلامه العمانية. وتتكون المسارات الجديدة من مسار داخل الخليج العربي بعرض ميلين بحريين في الشمال، ومسار خارج من الخليج ومتوجه لبحر عمان بنفس العرض جنوب المسار الأول وبينهما شريط أمني بعرض ميل واحد. والمسارات السابقة كانت تقع حول جزر سلامه العمانية والبرّ الرئيسي لشبه جزيرة مسندم وتحتوي على ممرين أحدهما للسفن المتوجهة غرباً والداخله للخليج العربي وبعرض (4.25)

1. الصادر بالمرسوم رقم 81/98 بتاريخ 1981/11/9، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 230 بتاريخ

1981/11/15، ص. 3-13.

2. ICJ Report, The Corfu Channel Case, 1949, p. 28.

البحر الإقليمي العماني

ميل، والممر الآخر مخصص للسفن المتوجهة شرقاً الخارجة من الخليج العربي لخليج عمان وبعرض ميل ونصف الميل ويقع جنوب الممر الأول ويفصل بين الممرين شريطاً أمنياً بعرض ميل واحد.

إن تعيين هذه الممرات يتوافق مع ما نصت عليه المادة 41 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السابق ذكرها. وبالتالي على هذه السفن التي تعبر هذه المسارات أن تراعي القاعدة 10 من اللوائح الواردة في الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم في البحر⁽¹⁾.

1. إنضمت عمان إلى الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم في البحار لعام 1972 والإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 بموجب المرسوم السلطاني رقم 84/60 بتاريخ 1981/7/5 وتنص القاعدة 10 من الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم في البحار على: ”

تنطبق هذه القاعدة على مخططات فصل المرور التي تتبعها المنظمة.

على السفينة المستخدمة لمخطط فصل المرور مراعاة ما يلي:

أن تسير في المسار البحري المناسب في الاتجاه العام لسير السفن في هذه المسارات.

أن تبتعد بقدر الإمكان عن مسار فصل المرور أو منطقة فصل المرور لسلامة الملاحة.

أن يكون دخولها أو خروجها من مسار المرور عند طرف المسار ولكن إذا دخلت أو خرجت من إحدى جوانب المسار يجب أن يكون ذلك بزاوية صغيرة بقدر ما يمكن مع خط سير المرور.

يجب على السفينة كلما أمكن ذلك أن تتفادى السير في اتجاه مقاطع لمسارات المرور وأن يكون هذا التقاطع عند الضرورة بزاوية قائمة مع خط سير المرور.

مناطق المرور الساحلية لا تستعملها حركة السفن التي يمكن إستخدام مسار المرور المناسب في المخطط فصل المرور المجاور إلا أنه يجوز للسفن التي يقل طولها عن عشرين متراً وللسفن الشراعية إستخدام مناطق المرور الساحلية في كل الظروف.

لا يجوز لأي سفينة عدا السفن المقاطعة للمسار أو الداخلة إليه أو الخارجة منه أن تدخل منطقة الفصل أو أن تقاطع خط فصل المرور إلا في الحالات التالية:

في حالات الطوارئ لتفادي خطر داهم .

صيد السمك داخل منطقة الفصل.

يجب على السفن المبحرة في مناطق قريبة من أطراف مخططات فصل المرور مراعاة الحرس الشديد.

يجب على السفن بقدر الإمكان تفادي إلقاء مراسيها في مناطق مخطط فصل المرور أو بالقرب من أطرافها.

يجب على السفن التي لا تستخدم منطقة مخطط فصل المرور أن تبتعد عنها بأكبر مسافة ممكنة.=

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

ويُلاحظ وجود خلاف يتعلق بنظام المرور في البحر الإقليمي العماني المشكّل لمضيق هرمز، فطبقاً للجزء الثالث، المواد 34-45، من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 فإن مضيق هرمز، كما تم مناقشته سابقاً، يربط بين جزء من أعالي البحار ومنطقة إقتصادية خالصة في بحر عمان وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة إقتصادية خالصة في الخليج العربي، ولم يسبق أن تم تنظيم المرور فيه جزئياً أو كلياً بإتفاقيات خاصة، وبالتالي ينطبق عليه نظام المرور العابر، فيما القوانين الوطنية العمانية، كما ناقشنا أعلاه، تأخذ بنظام المرور البرئ. وأن عمان في إعلاناتها التي تقدمت بها عند توقيعها على الإتفاقية في 1983/7/1 وعند التصديق عليها في 1989/8/17، أشارت إلى تطبيق ذلك النوع من المرور. (أنظر الإعلانات العمانية في الملحق).

وبالنسبة للقانون البحري الجديد رقم 2023/19 وهو صادر بعد حوالي 34 عاماً على مصادقة عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي أصبحت مقتضياتها لازمة التطبيق على المرور العابر في مضيق هرمز فإن هذا القانون لم يتطرق أو يشير إلى نظام المرور العابر، فالمادة الوحيدة التي وردت في هذا القانون حول المرور وهي المادة (6) منه أشارت إلى المرور البرئ ولم تتطرق إلى المرور العابر أو تفصل المرور في مضيق هرمز عن المرور

= يجب على السفن العاملة في صيد الأسماك عدم إعاقة مرور السفن التي تُبحر في مسارات المرور.
يجب على السفن التي تقل عن 20 متر وعلى السفن الشراعية مراعاة عدم إعاقة مرور السفن ذات المحركات المبحرة في مسارات المرور.

تعفى من الإلتزام بهذه القاعدة في حدود ما يقتضيه الواجب المكلف به، السفن التي تكون قدرتها على المناورة محدودة أثناء إنشغالها في عملية المحافظة على سلامة الملاحة في مخطط فصل المرور.
تعفى من الإلتزام بهذه القاعدة في حدود ما يقتضيه الواجب المكلف به، السفن التي تكون قدرتها على المناورة محدودة أثناء إنشغالها في وضع كابل غواصات أو رفعه أو عمل خدمة له داخل مخطط فصل المرور.

البحر الإقليمي العماني

في بقية البحر الإقليمي العماني حيث نصت على: "يجوز للسفن الأجنبية المرور البرئ عبر البحر الإقليمي لسلطنة عمان، على أن تلتزم بالقوانين واللوائح والقرارات والتعليمات المعمول بها في سلطنة عمان". وليس هناك قانون عماني يتحدث عن المرور عبر مضيق هرمز بخلاف المرور في البحر الإقليمي، لكنه قد يصدر شيئاً من ذلك في اللوائح والقرارات والتعليمات التي سوف تصدر تنفيذاً لهذا القانون.

إن مكان تقنين المرور العابر المطبق على المرور في مضيق هرمز في القانون الوطني العماني هو في تعديل المرسوم السلطاني رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والذي قد يكون تأخر تعديله انتظارا لبث لجنة حدود الجرف القاري بالأمم المتحدة للطلب العماني في تمديد حدود جرفها القاري الى 350 ميلاً بحرياً. والسؤال الذي يطرح نفسه أي من النظامين البرئ أو العابر كان أولى بالتطبيق على الملاحة والمرور في المضيق قبل أن يصبح المرور العابر جزءاً من العرف في القانون الدولي للبحار؟

وهنا يجب أن يُنظر إلى الموضوع من عدة إعتبارات أهمها إعتبار سيطرة وسيادة عمان على المضيق القانونية ومن ناحية الوضع الجيوستراتيجي للمضيق ومن ثم إعتبار الممارسة الفعلية للمرور في المضيق.

فمن الناحية القانونية فإنه بمصادقة عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ودخول هذه الإتفاقية حيّز النفاذ فإن مقتضياتها حول المضائق أصبحت واجبة التطبيق على مضيق هرمز⁽¹⁾، وبالتالي تطبيق نظام المرور العابر

1، الضحاك، نظرة حول الوضع القانوني لمضيق هرمز، م. س.، ص 214.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

عليه. لكن من ناحية أخرى فإن القوانين العمانية خاصةً عند إعلانها كانت متجانسة مع الإعلانات العمانية التي قدّمتها بخصوص المرور في البحر الإقليمي عند توقيعها وتصديقها على الإتفاقية وإن كانت إتفاقية 1982 لم تعطي الحق في التحفظات حسب المادة 310 بعكس إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969، لكنها أعطت إمكانية التصريح بإعلانات حسب المادة 309، هذا من جانب كما أنّ قوانينها عند إصدارها بإستثناء القانون البحري رقم 2023/19، متماشية مع القانون الدولي العرفي المتمثل في إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كارفو عام 1949 من جانب آخر. وبالتالي كانت هنالك قاعدتان مختلفتان تحكمان المرور في المضيق: قاعدة عرفية قائمة وقاعدة تعاقدية مكتوبة، وعند التمعن في وضع المرور في المضيق وتطبيقه على دولتين كل منها تتمسك بأحقية تطبيق العرف أو القانون يظهر الأمر كالتالي:

عمان وهي دولة عضو في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قوانينها تنص على تطبيق القانون العرفي وهو المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه على المرور في مضيق هرمز وليس نظام المرور العابر الذي أتت به الإتفاقية. بينما الولايات المتحدة، وهي دولة ليست عضو في إتفاقية عام 1982، تطالب بتطبيق القانون الإتفاقي الوارد في الإتفاقية وهو نظام المرور العابر⁽¹⁾ وليس تطبيق القانون العرفي وبالتالي فإن عمان في تطبيقها النظام العرفي المتمثل في المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه لا تكون فاقدة للجانب القانوني كما قال

1. تصر الولايات المتحدة على ممارسة حق المرور العابر في المضيق من الساحل إلى الساحل بما في ذلك المياه المؤدية إليه، أنظر في ذلك:

Charles, op. cit., p. 351.

البحر الإقليمي العماني

البعض⁽¹⁾، أكثر من دولة تطالب بتطبيق نظام تعاقدى هي ليست طرفاً فيه. الولايات المتحدة الأمريكية ليست معترضة على تطبيق نظام المرور العابر فهي من أشد المؤيدين لتطبيقه لكن اعتراضها مرده فيما يتعلق بالاتفاقية إلى الجزء (11) منها المتعلق بالمنطقة والتي هي قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية كما ان لها أسباباً داخلية وأخرى تتعلق بالعلاقة بين الحكومة الفدرالية والولايات.

أما من الناحية الجيوستراتيجية فإن حساسية المضيق على المستوى الدولي وتعارض السياسات حوله وتنازع المصالح حوله جعل المضيق منطقة تعيش الأزمات والحروب فقد عاش فترة عدم إستقرار منذ نهاية السبعينات من القرن العشرين، بداية الإحتلال السوفيتي لأفغانستان عام 1979، وقيام الثورة الإيرانية وعداوتها للدول الغربية، وقيام الحرب العراقية الإيرانية وما رافق ذلك من آثار عليه مثل ما يُطلق عليه حرب الناقلات وتلغيمه، مروراً بحرب الخليج الأولى والحصار على العراق⁽²⁾، وحرب الخليج الثانية وإنتهاءً بإستخدام المضيق سلاحاً في الصراع على المصالح الإقليمية والدولية. وبما أن الأمر كذلك فإنه لابد لعُمان أن تضمن أمنها وسلامتها ولا يكون ذلك إلا بمحاولة تطبيق نظام المرور الذي يساعدها على ذلك أكثر من غيره وهو نظام المرور البرئ الذي لا يجوز وقفه مقارنةً بنظام المرور العابر وذلك بإستغلال الطرق القانونية الممكنة.

ومن ناحية إعتبار الممارسة الفعلية للمرور في مضيق هرمز فإن عُمان بغض النظر عن الموقف القانوني والمصلحة الجيوستراتيجية، فإنها لا تستطيع أن تقف

1. Mahmoudi, op. cit., p. 348.

2. لمزيد من التفاصيل عن هذه الحوادث التي مرت على المضيق، أنظر: العيسائي (علي بن أحمد)، أزمة الملاحة والمرور في مضيق هرمز خلال الفترة من 79 إلى 1989، م.س.

الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني

في وجه الدول البحرية الكبرى خاصةً أن الولايات المتحدة الأمريكية إحتجت على الإعلان العماني عند التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة بطلب تصريح لمرور السفن العسكرية خلال بحرها الإقليمي⁽¹⁾ وبالتأكيد البحر الإقليمي العماني المشكّل لمضيق هرمز هو المقصود. وكما أن بعض المسؤولين العمانيين صرّحوا بأن عمان لا تفرض التصريح المسبق على السفن العسكرية العابرة لمضيق هرمز⁽²⁾. لذلك يمكن الإستنتاج أن عمان في ممارسة سيادتها وسيطرتها على المضيق تأخذ بالأمر الواقع، فإذا كانت لم تُشر في قوانينها الوطنية إلى المرور العابر في المضيق إلا أنها من الناحية الفعلية تطبّق مقتضياته.

إن عدم التجانس بين ما جاء في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بشأن نظام المرور في مضيق هرمز والقوانين الوطنية العمانية يتطلب تداركه بحيث توفق سلطنة عمان قوانينها الوطنية مع أحكام الإتفاقية الدولية والتي صادقت عليها. ويمكن لعمان معالجة التبعات الناتجة عن ذلك بالنسبة لسيادتها ومصالحها في المضيق من خلال الجوانب القانونية المتاحة لها كأن يتم الإتفاق مع المنظمة البحرية الدولية IMO وكذلك مع إيران كدولة شريكة في المضيق على تحديد أقل حد ممكن لطول المضيق أو العمل على أن يتم تطبيق نظام المرور العابر على ممرات تقسيم حركة المرور في وسط المضيق فقط.

1. الإحتجاج الأمريكي ورد بمذكرة من السفارة الأمريكية في مسقط بتاريخ 1991/8/12. أنظر:

Limits in the Seas, No. 113, op. cit., p. 6

2. Mahmoudi, op. cit., footnote 43, p. 346

الخاتمة

بعد مناقشة البحر الإقليمي العماني يمكننا أن نستخلص أن البحر الإقليمي هو المجال الثاني من المجالات البحرية ذات السيادة العمانية ويُعتبر إمتداد لإقليمها البري كما هو متعارف عليه في القانون الدولي ولعمان أن تمارس عليه الحقوق السيادية الكاملة وإستغلال موارده المختلفة وتنظيم الملاحة به وحماية البيئة البحرية، وتمتد هذه السيادة إلى المجال الجوي الذي يعلوه وإلى قاع البحر وباطن أرضه.

وقد عملت عمان على إصدار القوانين والتشريعات التي من شأنها إخضاع بحرهما الإقليمي لسيادتها الوطنية وحمايةً لمصالحها وإنفاعاً بثرواته المختلفة وهذا الموقف أكدته عمان في مواقفها الدولية وقدّمت إعلاناً عند التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أكدت فيه ممارسة سيادتها على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي الذي يعلوه وباطن أرضه.

كما سعت إلى مد وتوسيع بحرهما الإقليمي بما يسمح به القانون الدولي، فهي أخذت بنظام خطوط الأساس المستقيمة في أربع مناطق من سواحلها لتوسيع ومد سيطرتها إلى الأمام بإتجاه البحر. وكذلك قامت بمد عرضه إلى 12 ميل بحري ابتداءً من عام 1972 وذلك بإرادتها المنفردة، إلا أن عرض البحر الإقليمي العماني في مضيق هرمز لا يتجاوز 12 ميل بحري نظراً لعرض المضيق المقدّر بـ 24 ميل بحري أي عرض البحر الإقليمي لكلٍ من عمان وإيران اللتين تتقاسمان

الخاتمة

السيادة على مياه المضيق، لذلك كان على عمان تدعيم الإعلان الانفرادي لعرض الحد الخارجي لبحرها الإقليمي في مضيق هرمز باتفاق ثنائي لتحديدته مع إيران كدولة مقابلة. أما بخصوص الحدود الجانبية للبحر الإقليمي العماني فيشترك بحدود جانبية في الجنوب مع اليمن وفي الشمال مع دولة الإمارات. وقد تم تعيين الحد مع اليمن بمقتضى إتفاقية الحدود البحرية بين عمان واليمن بتاريخ 2003/12/14 وتم الأخذ فيها بخط الوسط. أما بالنسبة للحدود الجانبية مع دولة الإمارات فتوجد هنالك حدود بين الدولتين في ثلاث مناطق، إثنين منهما في بحر عمان في منطقتي خطمة ملاحه ومدينة دبا، أما الثالثة ففي الخليج العربي مع إمارة رأس الخيمة في منطقة الدارة. ولم يتم الإتفاق على تعيين الحدود في أي من المناطق الثلاث.

إن البحر الإقليمي العماني تتمثل فيه نوعي السيادة وهما السيادة المكانية والسيادة الوظيفية، إلا أنه نظراً لوقوع مضيق هرمز في جزء من هذا البحر، فإن هذه السيادة يقيد بها القانون الدولي في مضيق هرمز. ففي ما يتعلق بالسيادة والسيطرة العمانية المكانية على مياه المضيق وقاعه وكذلك الفضاء الجوي الذي يعلوه فإن عمان ملزمة بعدم إعاقه المرور فيه وكذلك هو الحال بالنسبة للسيادة الوظيفية فإن إستغلال الثروات الطبيعية سواء في باطن أرضه أو عموده المائي يحمل في طياته أخطار مساءلة عمان عن الضرر لمستخدمي المضيق .

إذا كان القانون الدولي يعطي عمان السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي وقاعه وما تحت القاع والمجال الجوي الذي يعلوه، فإنه يرد إستثناءات على هذه السيادة أهمها المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي العماني. وعمان من خلال رغبتها في تقليص أثر هذا القيد فهي تطلب تصريح مسبق

البحر الإقليمي العماني

لمرور السفن العسكرية والسفن النووية أو التي تحمل شحنات خطيرة وهو ما دعا الولايات المتحدة الأمريكية لتقديم احتجاجاً رسمياً على طلب عمان الإذن المسبق لمرور السفن العسكرية خلال بحرهما الإقليمي.

إلا أن في عمان بحر إقليمي يُشكّل مضيق دولي يُستخدم للملاحة الدولية، وهو مضيق هرمز يطبق عليه نظام المرور العابر الذي جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. فعمان تعامل المرور في المضيق معاملة المرور في البحر الإقليمي العماني بشكل عام وتطبق نظام المرور البرئ في قوانينها ولم تفرد به حكم خاص يختلف عن بقية البحر الإقليمي أو تخصه بقانون لوحده يعالج مختلف قضاياها، فالقوانين العمانية وأهمها المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة تؤكد على السيادة العمانية على بحرهما الإقليمي والفضاء الجوي فوقه دون تمييز بين مضيق هرمز وبقية البحر الإقليمي العماني، وبتصديق عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وذلك بتاريخ 1989/8/17 فإن أحكامها القانونية ومنها تطبيق نظام المرور العابر على مضيق هرمز واجبة التطبيق، وبذلك يكون هنالك عدم تجانس بين القانون الوطني العماني ونصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتعلق بنظام المرور العابر الواجب التطبيق على مضيق هرمز وعليه لابد من تعديل القوانين العمانية حول نظام المرور في مضيق هرمز بما يتوافق مع نصوص الإتفاقية الدولية.

الملاحق

- 1 - الإعلانات العمانية عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- 2 - مذكرة الإحتجاج الأمريكية.
- 3 - الإعلان رقم 4 من الإعلانات السعودية.

(1) إعلانات عمان عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

إن سلطنة عمان وهي تصدق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي وقعتها في نيويورك بتاريخ 1983/7/1 والتي سيشار إليها فيما بعد بالإتفاقية، وإعمالاً بما نصت عليه المادة (310) من الإتفاقية وبالإضافة لما سبق وأعلنته سلطنة عمان بتاريخ 1982/6/1 بخصوص تحديد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء شواطئ سلطنة عمان وخطوط إغلاق المياه بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه بين الجزر وساحل الأرض، تطبيقاً للمادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم (81/15)، ورغبة من سلطنة عمان في التوفيق بين قوانينها وما نصت عليه الإتفاقية، فأنا يوسف بن علوي بن عبدالله وزير الدولة للشؤون الخارجية أصدر الإعلانات التالية:

الإعلان الأول: بشأن البحر الإقليمي .

أولاً: تحدد سلطنة عمان إمتداد بحرهما الإقليمي وفقاً للمادة الثانية من المرسوم السلطاني رقم (81/15) الصادر بتاريخ 1982/2/10 بأثني عشر ميلاً بحرياً باتجاه البحر وتقاس من أقرب نقطة على خطوط الأساس.

ثانياً: تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على بحرهما الإقليمي وما فوقه وما تحته وباطن أرضه وفقاً لقوانين وأنظمة السلطنة المتعلقة بذلك وما يتلاءم مع أحكام هذه الاتفاقية الخاصة بمبدأ المرور البرئ.

الإعلان الثاني: بشأن مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية العمانية.

الملاحق

المرور البرئ مكفول للسفن الحربية في المياه الإقليمية العمانية وفقاً للإذن المسبق، وينطبق ذلك أيضاً على الغواصات شريطة عبورها طافي على سطح الماء ورفع علم الدولة التابعة لها.

الإعلان الثالث: بشأن مرور السفن النووية وما في حكمها في المياه الإقليمية العمانية .

السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو الضارة بالصحة أو السلامة فإن حق المرور البرئ وفقاً للإذن المسبق مكفول لهذا النوع من السفن سواء كانت حربية أو غير ذلك والتي تنطبق عليها هذه المواصفات، وهذا الحق أيضاً مكفول للغواصات التي تنطبق عليها المواصفات المذكورة شريطة مرورها وهي طافية على سطح الماء رافعة علم الدولة التابعة لها.

الإعلان الرابع: بشأن المنطقة المتاخمة .

تمتد المنطقة المتاخمة لمسافة اثني عشر ميلاً بحرياً تبدأ من حيث تنتهي المياه الإقليمية وتمارس سلطنة عمان عليها نفس الإختصاصات التي أقرتها هذه الإتفاقية.

الإعلان الخامس: بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أولاً: تحدد سلطنة عمان منطقتها الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة الخامسة من المرسوم السلطاني رقم 81/15 الصادر في 1981/2/10 بمأتي ميل بحري تجاه البحر وتقاس بداء من خطوط الأساس التي يُقاس منها البحر الإقليمي.

ثانياً: تباشر سلطنة عمان حقوق السيادة على منطقتها الاقتصادية، كما أن

البحر الإقليمي العماني

تمارس ولايتها عليها حسب الوجه المبين بالاتفاقية، وتعلن أنها تولي في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها وتصرف على نحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية.

الإعلان السادس: بشأن الجرف القاري.

تمارس سلطنة عمان حقوق السيادة على جرفها القاري لغايات استكشاف واستغلال مواردها الطبيعية بما تسمح به الظروف الجغرافية لهذه الاتفاقية.

الإعلان السابع: بشأن الاجراء المختار للتسوية طبقاً للاتفاقية.

وفقاً للمادة 287 من الاتفاقية تعلن سلطنة عمان قبول تحكيم المحكمة الدولية لقانون البحار المنظمة أحكامه وفقاً للمرفق السادس للاتفاقية وتحكيم محكمة العدل الدولية وذلك من أجل تسوية ما قد يثور بينها وبين دولة أخرى من منازعات تتعلق بتفسير بتطبيق الاتفاقية.

يوسف بن علوي بن عبدالله

وزير الدولة للشؤون الخارجية

(2) ANNEX 5
DIPLOMATIC NOTE 606
PRESENTED BY THE UNITED STATES
TO THE GOVERNMENT OF OMAN
AUGUST 12, 1991

[Complimentary opening]...and refers to Oman's Declarations of 17 August 1989 accompanying the deposit of its ratification of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, confirming Oman's Notice of June 1, 1982, establishing straight baselines along portions of Oman's coast, pursuant to Article 2 (C) of Royal Decree No. 15/81, and also purporting to require prior permission for the exercise by warships of the right of innocent passage through Oman's territorial sea. The Government of the United States wishes to recall to the Government of Oman that, as recognized in customary international law and as reflected in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, unless exceptional circumstances exist, baselines are to conform to the low-water line along the coast as marked on a state's official large-scale charts. Straight baselines may only be employed in localities where the coastline is deeply indented and cut into, or where there is a fringe of islands along the immediate vicinity of the coast. Where employed, straight baselines

must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast. The coast of Oman does not meet any of these criteria. For example, the coastline is too smooth landward of points 1-5, 14-16, and 38-43; and too few islands mask Oman's coastline at points 6-7 and 38-43. On the other hand, the line connecting points 36 and 37 encloses a juridical bay, and while point 6 is situated on an island, instead of the mainland, segment 5-6 essentially encloses juridical bays. The Government of the United States wishes further to recall to the Government of Oman that, with regard to its Declaration Nos. 2 and 3, the right of innocent passage through the territorial sea may be exercised by all ships, regardless of type or cargo, and may not in any case be subjected to a requirement of prior permission of, or notice to, the coastal state. This right is also recognized in customary international law as reflected in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. The United States Government notes that its warships have previously operated in Oman's territorial sea without the prior permission of the Government of Oman. The Government of the United States therefore objects to the claims described above and made by Oman in ratifying the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, which are not valid in international law, and reserves its rights and those of its nationals in this regard.

(3) الإعلان رقم 4 من الإعلانات السعودية

تُعتبر حكومة المملكة العربية السعودية أن أحكام الإتفاقية المتعلقة بتطبيق نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، تنطبق أيضاً على الملاحة فيما بين الجزر القريبة من هذه المضائق أو المرتبطة بها، وخصوصاً في حالة ما تكون الممرات البحرية المستخدمة في الدخول على المضيق أو الخروج منه، والمحددة من قبل المنظمة الدولية المختصة، تقع على مقربة من هذه الجزر.

المصادر والمراجع

باللغة العربية

- ابن منظور، لسان العرب، بيروت، المجلد الثالث، دار الجيل.
- البادي (حميد بن سعيد)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة في منطقة الشرق (المحيط الهندي)، تونس، مذكرة دراسات معمقة في التاريخ كلية العلوم والانسانية والاجتماعية، جامعة تونس الأولى، 2002.
- البادي (عبد الله بن حمد)، تسوية الحدود العمانية اليمنية، تونس، كلية الحقوق والعلوم الدبلوماسية، أطروحة دكتوراه في القانون لعام 2011.
- بريسكوت (ج، ل، ف)، الجغرافيا السياسية للمحيطات، ترجمة محمد علي الاغور و ابراهيم عبدالعزيز عمر، مكتبة الفلاح، د.ت.
- بنبو (د.حسن)، الممارسة الدولية بشأن إختصاصات الدولة الساحلية المتصلة بالصيد داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للفترة الزمنية 1974-1987، مجلة دراسات دولية، عدد 26، 88/1، تونس، جمعية الدراسات الدولية، 1988.
- الحبيشي (حسين علي)، اليمن والبحر الاحمر، الموضع والموقع، ط1، بيروت، دار الفكر المعاصر، 1992.
- حمود (د. محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، ط 1، عمان، الاردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.
- الحموي (ياقوت)، معجم البلدان، طهران، المجلد الرابع، مكتبة الأسد، 1965.

المصادر والمراجع

- الخطيب (محمد سعيد محمد)، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية، 1975.

- د. سرحال (أحمد)، قانون العلاقات الدولية، القاهرة، ط 1، الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1990.

- د. هندي (إحسان)، مضيق هرمز والقانون الدولي، جريدة البيان، دبي، العدد 683

- داود (د.عبد المنعم محمد)، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية، الاسكندرية، منشئة المعارف، د.ت.

- الدغمة (د. ابراهيم)، القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1998.

- الراوي (د جابر ابراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989.

- رضاني (د.روح الله)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، الحقيقة برس 1988.

- شوقي (رافع)، حروب لم يعرف لها التاريخ مثيل، مجلة العربي، العدد 427، الكويت، المجلس الاعلى للثقافة، يونيو 1994.

- الضحاك (د. ادريس)، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية والثنائية والمتعددة الأطراف، ط 1، دون مكان للنشر، 1987.

البحر الإقليمي العماني

- الضحاك (د. ادريس)، المصالح العربية في قانون البحار الجديد، القاهرة، دار النهضة العربية، 1989.
- الضحاك (د.ادريس)، المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، كتاب يضم محاضرات الدورة 5 و 6 للمعهد الدبلوماسي العماني، مسقط، 1993.
- عامر (د. صلاح الدين)، القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة، 1998.
- عمان وتاريخها البحري، مسقط، وزارة الاعلام العمانية، 1979.
- العيسائي (د. علي بن أحمد)، أزمة الملاحة والمرور في مضيق هرمز خلال الفترة من 1979 إلى 1989، ط 1، مسقط، مكتبة الظامري للنشر والتوزيع، 2014.
- العيسائي (علي بن سالم)، إتفاقيات الحدود العمانية الدولية، دراسة مقارنة، بيروت، دار العلوم العربية، 2006.
- المرسيط (محمد المولدي)، تونس وقانون البحار قديماً وحديثاً، تونس، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، 1992.
- المزغني (د. حسان)، المجالات البحرية التونسية، أطروحة دكتوراة في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تونس المنار، السنة الجامعية 2015-2016.
- موسى (د.طالب حسن)، القانون الجوي الدولي، عمان، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005.
- نجم (د. عبد العزيز عبد الغفار)، تحديد الحدود البحرية وفقاً للإتفاقية الجديدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، ط 2، 2007.

المصادر والمراجع

- النعيمي (عبد الرحمن محمد)، الصراع حول الخليج العربي، ط2، بيروت، دار الكنوز الادبية، 1994.

- النيادي (مطر حامد)، المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة، دبي، دولة الامارات العربية المتحدة، مؤسسة البيان للطباعة والنشر، 2001.

- هندي (د.إحسان)، مبادي القانون الدولي العام في السلم والحرب، ط 1، دمشق، دار الجليل، 1984.

- الجريدة الرسمية العمانية أرقام: 12 الصادرة بتاريخ 1972/7/20

211 الصادرة بتاريخ 1981/2/15

216 الصادرة بتاريخ 1981/5/1

219 الصادرة بتاريخ 1981/5/15

230 الصادرة بتاريخ 1981/11/15

408 الصادرة بتاريخ 1989/6/1

573 الصادرة بتاريخ 1996/4/15

602 الصادرة بتاريخ 1997/7/1

الصادرة بتاريخ 2003/5/3

759 الصادرة بتاريخ 2004/1/17

773 الصادرة بتاريخ 2004/9/1

- الجريدة الرسمية اليمنية العدد السابع لعام 2004

باللغة الإنجليزية

- Al-Mujaini, (Abdullah Ali), Settlement of the Sultante of Oman's international boundries with Yemen and Saudi Arabia, London, University of London, school of Africa and oriental studie, 2001
- Amin (Sayed Hassan), The Legal Regime of the Continental Shelf: with Particular, Reference to the Persian Gulf, Glasgow University, U.K., 1979,
- Anderson (David), Drafting an Agreement, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15-17/7/2004
- Arabian Boundries, Primary documents 1853-1957, Vol. 21, territorial water and seabed claims, Richard Schofield and Gerald Blake (eds), Archive Editions, Redwood Press Ltd, England, 1988
- Brown (E.P.), The International Law of the Sea, vol. 1, Introductory Manual, Dartmouth, U. K., 1994
- Caminos (Hugo) and Molitor (Michael R.), Progressive Development of International Law and the Package Deal, American Journal of International Law, Vol. 79, No. 4, October 1985, Washington, U.S.A., American Society of International Law.
- Charny (Jonathan I.), The Delimitation of Lateral Seaward Boundaries Between Statteain A Domastic Contept, American Journal of International Law, Vol. 75, No. 1, January 1981.
- Dupuy (Rene-Jean), Vignes (Dani), A handbook on New Law of the Sea, Dordrecht (BostonLancaster), Hague Academy of International Law, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

المصادر والمراجع

- Elian (George), the int.court of justices, Netherland, sijthoff inter. publishing company, 1977.
- Hailbronner (Kay), Freedom of the Air and the convention on the Law of the Sea, American Journal of International Law. Vol. 77, No. 3, July 1983, Washington, U.S.A., American Society of International Law.
- Hakapaa (K.) and Molenaar (E.J.), Innocent Passage- past and present, Marine Policy, Vol. 23, No. 2, U.K., 1999,
- International Court of Justice Report, case concerning maritime delimitation and territorial questions between Qatar and Bahrain, 2001.
- International Court of Justice Report, Continental Shelf (Tunisia/ Libyan Arab Jamahiriya), 14 April 1981.
- International Court of Justice Report, Fisheries case (United Kingdom v. Norway), 18 December 1951.
- International Court of Justice Report, The Corfu Channel Case, 1949.
- Law of the Sea Bulletin No. 1, U.N., New York, 1983
- Law of the sea Bulletin No. 24, U.N., New York, 1993
- Law of the Sea Bulletin No. 25, U.N., New York, 1994
- Law of the Seas: Declarations or Statements with respect to the U.N. convention on the law of the sea and to the Agreement relating to the implementation of part XI at the U.N. convention on the Law of the Sea, New York, U.N., 1989.
- Limits in the Seas, No. 67

- Limits in the Seas, No. 113, Djibouti–Oman straight Baseline claims, Washington, US Department of State, April 22 1992.
- Mahmoudi (Said), Passage of Warships through the Strait of Hormuz, Marine Policy, Vol. 15, No. 4, September 1991
- Moore (John Norton), The Regime of straits and the Third United Nations Conference on Law of the Sea, American Journal of International Law, Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law.
- Razavi (Ahmed), Continental Shelf Delimitation and Related Maritime Issues in the Persian Gulf, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1997
- Resman (W. Michael), The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law making, American Journal of International Law., Vol. 74, No. 1, January 1980, Washington, U.S.A., American Society of International Law
- The Law of the Sea, National Claims to Maritime Jurisdiction, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, U.N., 1992
- Tsimplis (Michael), Alien species stay home: The International Convention for the control and Management of ships, Ballast Water and sediments, 2004, The International Journal of marine and coastal law, vol. 19, No. 4, 2005
- UNCLOS III, Official Records, Vol. I
- UNCLOS III, Official Records, Vol. III
- UNCLOS III, Official Records, Vol. XVI
- Waker (Julian), The United Arab Emirates and Oman Frontiers,

المصادر والمراجع

The Middle Eaet and North Africa World Baundaries, Edited by Schofield (Glive H.) and Schofield (Richared N.) , London and New York, 1994

- Yaung (R), Lord Asquith and the Continental Shelf, American Journal of International Law, N. 46, 1952, Washington, U.S.A., American Society of International Law.

الفهرس

5	 المقدمة
14	 الباب الأول: حدود البحر الإقليمي العماني
15	 الفصل الأول: الحد الخارجي أو عرض البحر الإقليمي
17	 المبحث الأول: تعيين عرضه بالإرادة العمانية المنفردة
20	 المطلب الأول: غموض تشريعي قبل عام 1972
26	 المطلب الثاني: الأخذ بقاعدة 12 ميل بحري
31	 المبحث الثاني: تعيين عرضه بإتفاق ثنائي
32	 المطلب الأول: دواعي الإتفاق
36	 المطلب الثاني: تعيين عرضه مع إيران
36	 التشريع العماني:
38	 التشريع الإيراني:
41	 الفصل الثاني: الحدود الجانبية للبحر الإقليمي العماني
43	 المبحث الأول: الحدود مع دولة الإمارات العربية المتحدة
	 المطلب الأول: خصوصية حدود البحر الإقليمي العماني مع دولة
45	 الإمارات العربية المتحدة

الفهرس

46	الفرع الأول: التداخل الشعبي والتاريخي
50	الفرع الثاني: طبيعة الحدود الداخلية في دولة الإمارات
53	المطلب الثاني: تعدد مناطق التعيين
54	التشريع الإماراتي
59	الفرع الأول: في بحر عمان
64	الفرع الثاني: في الخليج العربي
66	المبحث الثاني: الحد مع الجمهورية اليمنية
67	المطلب الأول: العوامل التي ساعدت على الإتفاق
72	المطلب الثاني : إتفاقية عام 2003 لتعيين الحدود البحرية بين البلدين ...
76	الباب الثاني: النظام القانوني للبحر الإقليمي العماني
79	الفصل الأول: السيادة العمانية على بحرهما الإقليمي
82	المبحث الأول: السيادة المكانية
84	المطلب الأول: السيادة على المياه والقاع وما تحت القاع
88	المطلب الثاني: السيادة على المجال الجوي
97	المبحث الثاني: السيادة الوظيفية
99	المطلب الأول: إستغلال الثروات الطبيعية
104	المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية

البحر الإقليمي العماني

110	الفصل الثاني: المرور في البحر الإقليمي العماني
111	المبحث الأول: المرور البرئ
112	المطلب الأول: في القانون الدولي
126	المطلب الثاني: التعامل العماني مع قيد المرور البرئ
127	الفرع الأول: من خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار
131	الفرع الثاني: من خلال القوانين الوطنية العمانية
137	المبحث الثاني: المرور العابر
139	المطلب الأول: في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ...
157	المطلب الثاني: في القوانين الوطنية العمانية
166	الخاتمة
169	الملاحق
176	المصادر والمراجع باللغة العربية
180	المراجع باللغة الإنجليزية
184	الفهرس

انّ السيّادة مفهوم يتعلق بالمجالات البحرية بنفس أهمية تعلّقه بالإقليم البرّي للدولة الوطنية. وسيّادة الدولة على البحر تتنازعها لا فقط تقسيمات تلك المجالات البحرية، وإنما تتنازعها أحيانا دول فيما بينها وأحيانا دول مع منظمات دولية. وتعتبر دراسة قانون البحار في عمان ، وبالأخص دراسة المجالات البحرية، مخبرا جيدا لدراسة تجاذبات السيادة بين مدّ وجزر في اطار القانون الدولي للبحار، وهو ما حاولت هذه الدراسة القيام به.

الدراسات العلمية :

- تباينت بين العلوم السياسية، والقانون الدولي للبحار، والإقتصاد، والدبلوماسية. ارتحل خلالها للدراسة في العديد من الجامعات منها: جامعة الإمارات بالعين، جامعة الملك سعود بالرياض ، جامعة أكسفورد بالمملكة المتحدة، جامعة المنار بتونس.
- انتسب للعديد من الدورات التدريبية وحلقات العمل في عدة دول منها: معهد الدراسات الدبلوماسية السعودي، المعهد الألماني لدراسات التنمية ببرلين. كلية الدفاع بوزارة الدفاع الأمريكية بواشنطن.
- الحياة العملية:
- عمل بالسلك الدبلوماسي العماني وتنقل بين عدة سفارات، وترقى في المناصب حتى تولى رئاسة دائرة الوزير وكلف بأعمال وكيل وزارة الخارجية للشؤون الدبلوماسية.
- عمل سفيراً لسلطنة عمان لدى كل من: تونس، وليبيا، ومصر، والمندوب الدائم لدى جامعة الدول العربية.
- عضواً بمجلس الدولة بسلطنة عمان
- * رئيساً للهيئة الاستشارية للمجلس الأعلى لمجلس التعاون.
- العمل الأكاديمي:
- حاضر في المعهد الدبلوماسي العماني ، كلية الدفاع الوطني، كلية القيادة والأركان بسلطنة عمان ، أكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، المعهد المصري للشؤون الخارجية، جامعة السلطان قابوس، جامعة صحار.



الدكتور علي بن أحمد العيساني

دكتوراة في العلوم السياسية



لبن للنشر
Luban Publishing

ISBN 978-99969-4-212-9



9 789996 942129 >