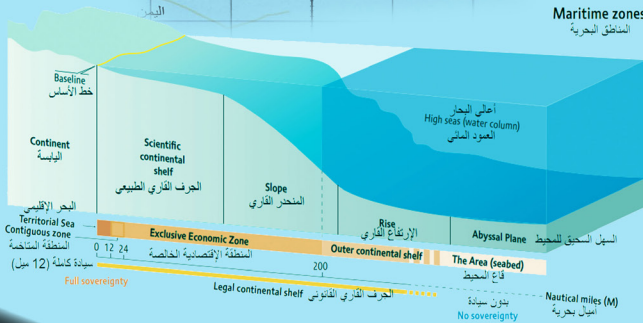
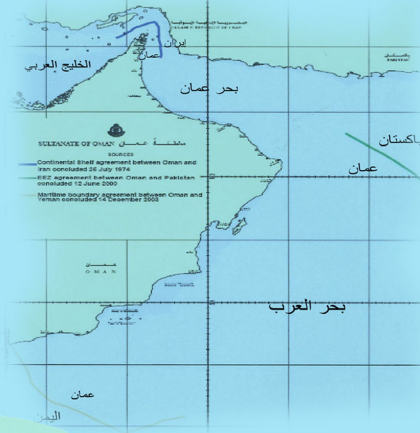


المياه الداخلية العُمانية

الدكتور علي بن أحمد العيسائي



الكتاب: المياه الداخلية العمانية

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: 788 / 2019

رقم الإيداع الدولي (ISBN):

978-99969-4-214-3

خط العنوان: عبدالله بن خميس العبري

التصميم الداخلي والغلاف: أحلام الرحبي

مَوْسُوعَةُ عُيُونِ وَقَانُونِ الْبَحْثِ



المياه الداخلية العُمانية



كم أسعدني 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 نفط 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 حقيقة بين دول المصب والمنبع وما بينهما .

ومن هنا فان الاستعداد لعصر تلعب فيه السياسات والاقتصاديات الخاصة بالمياه ، بحاراً وأنهاراً ، دوراً حيوياً ، يستدعي فهم التطور القانوني ومسار الاطار متعدد الاطراف في هذا الصدد ، بالاضافة الي التأثير المؤكد الذي سوف يحدثه 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 بجهة 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 أكثر من مجال يأتي علي رأسه الزراعة والامن الغذائي ، بل يأتي علي سلم أولويات 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 وعبق الدارس .

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

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

عمرو موسى
٢٠١٩

تقديم

كم أسعدني أن أطلع على مقدمة ثرية لمؤلف في طريقه إلى عيون القراء وعقولهم، وخاصةً من العرب، يعالج العلاقة بين عمان وقانون البحار، كتبه سفير عمان بالقاهرة الأخ والصديق الدكتور علي بن أحمد العيسائي.

كان أستاذنا وصديقنا بطرس غالي يقول إن حروب المياه قادمة .. لن يكون هناك حروب نفط أو غاز فهذه الأمور محمية بالكثير من التحالفات تدعمها مجموعة معتبرة من التفاهات. أما المياه وتحدياتها النابعة من ندرتها ومن التصاعد في عدد سكان الأرض وتزايد إحتياجاتهم منها، فسوف تثير في القرن الحادي والعشرين خلافات كثيرة ربما تؤدي إلى حروب حقيقية بين دول المصب والمنبع وما بينهما.

ومن هنا فإن الإستعداد لعصر تلعب فيه السياسات والإقتصاديات الخاصة بالمياه، بحاراً وأنهاراً، دوراً حيوياً، يستدعي فهم التطور القانوني ومسار الإطار متعدد الأطراف في هذا الصدد، بالإضافة إلي التأثير المؤكد الذي سوف يحدثه تغير المناخ في موضوع العلاقات المائية والحقوق والإلتزامات الحالية والقادمة في إطار "دبلوماسية المياه" التي أراها تفرض نفسها شيئاً فشيئاً ومرحلة وراء مرحلة.

وفي وطننا العربي، مشاكل المياه بارزة تفرض نفسها على الأجندة الإقليمية.. نهر النيل.. سد النهضة.. حقوق مصر المائية والتي تتصل بحياة مصر والمصريين،

المياه الداخلية العمانية

وكيف يمكن الحفاظ عليها مع الحفاظ على حق أثيوبيا والأثيوبيين في التنمية والتطور. وكذلك مشكلة مياه الفرات بين تركيا وكلّ من سورية والعراق وتداخل التطلعات التركية الإقليمية مع حقوق الدولتين العربيتين وشعبيهما في الحياة وضمن وسائلها في أكثر من مجال يأتي على رأسه الزراعة والأمن الغذائي، بل يأتي على سلم أولوياته حياة الناس ومتطلباتها وأسلوبها في البلدين العربيين الشقيقين.

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

وكما نعلم فإن بين عمان والبحار علاقة وثيقة، وصدق المؤلف حين أكد أن العنصر الرئيسي في تاريخ عمان هو ارتباط وتبعية البحر لليابسة، إذ شكّلت الحياة الحضارية والسياسية والإقتصادية بل والعسكرية عبر تاريخ عمان كله.

يصول السفير المؤلف ويجول بين جغرافيا عمان وتاريخها، مثلما يصول ويجول بين دفتيّ قانون البحار وإتفاقاته ومفاهيمه وتطوره. يعالج كل ذلك بكفاءة الممارس وعمق الدارس.

إننا في العالم العربي نحتاج إلى الإبحار في ثقافة المياه، وفهم ومتابعة مجاريها ومراسيها، وكذلك إتقان دبلوماسيتها.

نعم إن الكتاب الذي بين يدي القارئ الآن يمثل إسهاماً مهماً على هذا الطريق، وإضافةً قيّمة لأدبياته أهنئ عليها المؤلف وأتمنى له مزيداً من التوفيق.

عمرو موسى

مقدمة عمان وقانون البحار



إن العنصر الفاعل في التاريخ العماني كما هو الحال في قانون البحار هو إرتباط وتبعية البحر لليابسة. فقد كانت الصحراء دائماً تُشكّل ظهراً لعمان بينما كان البحر، نتيجة للموقع الجغرافي، الركيزة الأساسية التي شكّلت الحياة السياسية والإقتصادية والعسكرية والحضارية بشكل عام عبر التاريخ العماني. ونتيجة لهذا الموقع الجغرافي وما إرتبط به من إرثٍ تاريخي تحتم على عمان أن تكون دولة بحرية من الدرجة الأولى، حيث يرتبط وجودها ومصالحها بالبحر، وتعتمد في وضعها الإقليمي والدولي على مدى سيطرتها عليه سواء من الناحية العسكرية أو التجارية أو الملاحية، نظراً لتحكمها في الخطوط الملاحية في غرب المحيط الهندي، وسيطرتها على طرق المواصلات البحرية منذ القدم فهي تعتبر حلقة الوصل بين المراكز التجارية والملاحية الرئيسية في آسيا والخليج العربي والبحر الأحمر وشرق آسيا ومن هذه المناطق إلى غرب أوروبا⁽¹⁾. وبذلك فإن قانون البحار يكون ذا أهمية بالغة لدولة شاءت الأقدار أن تكون في هذا الموقع الجغرافي الفريد.

1. العاني (د. عبد الرحمن عبد الكريم)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، مسقط، وزارة التراث القومي والثقافة 1986، ص 19.

المياه الداخلية العُمانية

تقتضي دراسة موضوع عمان وقانون البحار، دراسة المفاهيم الأساسية للموضوع (أ)، قبل النظر في أهمية الموضوع والمنهجية المتبعة (ب).

أ- المفاهيم الأساسية

المفاهيم الأساسية في هذه الدراسة هي:

1 - عمان

2 - قانون البحار

3 - علاقة عمان بقانون البحار

4 - المجالات البحرية

1 - سلطنة عمان

تقع سلطنة عمان بين خطي عرض "16 40° و"26 20° شمالاً وخطي طول "51 50° و"59 40° شرقاً. وهي تتكون من قسمين، القسم الرئيسي والأكبر في أقصى الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية ويحده من الشمال والشمال الغربي دولة الإمارات العربية المتحدة، ومن الغرب المملكة العربية السعودية، ومن الجنوب الغربي الجمهورية اليمنية. ويحده بحر عمان وبحر العرب شرقاً وبحر العرب جنوباً.

والقسم الثاني هو شبه جزيرة مسندم والتي تفصلها عن الجزء الرئيسي دولة الإمارات العربية المتحدة والتي تحيط بها برّاً من الغرب والجنوب. ويحدها شرقاً بحر عمان وشمالاً مضيق هرمز ومن الشمال الغربي الخليج العربي. ورغم صغر

مقدمة عمان وقانون البحار

مساحة هذا القسم إلا أنه يطل على مضيق هرمز الحيوي وهو ما يعطيه موقعاً استراتيجياً دولياً مهماً.

وتبلغ مساحة السلطنة 309,500 (ثلاثمائة وتسعة آلاف وخمسمائة) كيلو متر مربع⁽¹⁾. ويبلغ عدد سكانها 4.3 (أربعة ملايين وثلاثمائة ألف) نسمة حسب الإحصاء الرسمي عام 2016⁽²⁾.

تطل عمان على البحر بساحل يبلغ طوله 2680 كم إضافةً إلى سواحل الجزر البالغ طولها 485 كم بما مجموعة 3165 كم أي حوالي 1709 ميل بحري.

يتميز هذا الساحل بكثرة الخلجان الطويلة والعميقة ويتواجد على طوله عدد كبير من الجزر يقدر عددها بـ 290 جزيرة وتتواءم صخرية نذكر أهمها من الشمال إلى الجنوب كالتالي:

* جزر مضيق هرمز، وهي:

جزيرة مسندم: وهي جزيرة غير مأهولة تقع شمال شبه جزيرة مسندم ويفصلها عنها ممر ضيق يطلق عليه (فك الأسد) ويبلغ طول الجزيرة من الشمال إلى الجنوب ميلين⁽³⁾.

جزر سلامه وبناتها: وهي عبارة عن ثلاث جزر صخرية غير مأهولة تقع وسط مضيق هرمز شمال شبه جزيرة مسندم وهي جزر صغيرة ذلك أن عرض جزيرة

1. عمان، 2009-2010، مسقط، وزارة الإعلام، 2010، ص. 42.

2. الأمانة العامة للإقتصاد الوطني، سلطنة عمان.

3. Mahmoudi (Said), Passage of Warships through the Strait of Hormuz, Marine Policy, Vol. 15, No. 4, September 1991, p.341.

المياه الداخلية العمانية

سلامه (أكبر الجزر) حوالي نصف ميل، وهي نقطة الارتكاز في تعيين حدود الجرف القاري العماني الإيراني. وتبعد تسعة أميال عن شبه جزيرة مسندم⁽¹⁾، أما جزر بنات سلامه فتبعد عن شبه الجزيرة المذكورة ما بين 7.5-8 أميال⁽²⁾.

جزيرة أم الغنم: وهي جزيرة مأهولة تقع قريبة من ساحل شبه جزيرة مسندم. جزيرة أم الفيارين: وهي جزيرة صخرية غير مأهولة تقع على الساحل الشرقي لشبه جزيرة مسندم جنوب مضيق هرمز.

وجزر بوسر والخیل وبوراشد وديدامار.

جزر الديمانيات:

وهي عبارة عن مجموعة جزر غير مأهولة وتبلغ مساحتها الإجمالية 203 كم²، وتبعد ما بين 16-18 كيلو متراً عن شمال محافظة مسقط وتضم تسع جزر هي: الخرابة، الحايوت، الجبل الكبير، الجبل الصغير، المملحة، اللومية، قسمة، الجون، أولاد الجون⁽³⁾، كما توجد قرية منها جزيرة الفحل المقابلة لرأس الحمرا بمحافظة مسقط وتبعد 4 كم عنها وتبلغ مساحتها 2.24 كم⁽⁴⁾.

1. رضاني (د.روح الله)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، الحقيقة برس 1988، ص 63، الهامش رقم 1. جزيرة سلامة.

2. Mahmoudi, op.cit, p.341.

3. وقد أعلنت عمان هذه الجزر والمحيط البحري حولها كمحمية طبيعية بتاريخ 1996/4/3 بموجب المرسوم السلطاني رقم 96/23. أنظر محمية جزر الديمانيات متحف الطبيعة العمانية، صحيفة عمان، العدد 10477، الأحد 2010/2/7، ص 8.

4. مجلة الزمن، دون عدد، السبت 2013/2/9، مسقط، سلطنة عمان.

جزيرة مصيرة:

وهي أكبر الجزر العمانية مساحةً حيث تقدّر مساحتها بـ 640 كم² وطولها 60 كم، وتبعد عن الساحل الشرقي لوسط عمان في بحر العرب، ما بين 16-17 ميل بحري⁽¹⁾ وهي جزيرة مأهولة بالسكان.

مجموعة جزر الحلاّيات:

تقع شرق ساحل محافظة ظفار جنوب عمان في بحر العرب وهي عبارة عن خمس جزر هي الحلاّنية، الحاسكية، السوداء، والقبلية، وشنيص⁽²⁾، بعضها مأهول بالسكان وبعضها غير مأهول، تبلغ مساحتها الإجمالية 28 ميل مربع، وأكبر هذه الجزر هي الحلاّنية ومساحتها حوالي 22 ميلاً مربعاً، وتبعد عن ساحل حاسك 50 كم.

1. Limits in the Seas, No. 113, Djibouti-Oman straight Baseline claims, Washington, US Department of State, April 22 1992, p. 4.

2. لمزيد من التفاصيل حول الجزر، أنظر:

- Record of Yemen, 1798-1960, Vol. 3, 1855-1872, Edited: Doreen Ingrams and Leila Ingrams, Archive Editions, 1993, p. 731, 748, 751- 753.

- Graz (liesl), les Omanis, nouveaux gardiensGolfe, Paris, Albin Michel, 1981, p.p. 141-143.

- Al-Mujaini, (Abdullah Ali), Settlnent 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. 15-17.

2 - قانون البحار

يعود تاريخ القوانين المنظمة للبحار، والتي تُعتبر الأصول الفقهية لقانون البحار الدولي المعاصر إلى القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلادي، فخلال هذين القرنين ونتيجة للتوسع الكبير لبعض الدول وإنتهاج بعض الدول في أوروبا سياسات إستعمار وهي إسبانيا، البرتغال، هولندا، وبريطانيا كدول أوربية، أما خارج أوروبا فيمكن ذكر بعض الدول مثل الدولة العثمانية وعمان التي كانت من الدول البحرية التي تسيطر على الملاحة في غرب المحيط الهندي، نشأ صراع حول كيفية إستغلال وتقاسم ثروات البحار بين هذه القوى، كان من أبرز نتائج هذا الصراع هو الإتفاق على مبدأ ”البحر الحر“ وهذا المبدأ هو تأكيد على حق جميع الدول والأمم في إستخدام البحر وحرية المرور عبره وإعتباره مشتركاً خارج إطار سيادة الدولة⁽¹⁾.

وهذا المبدأ الذي أصبح لاحقاً متعارف عليه بمبدأ ”حرية البحر“ أو ”حرية البحار“ والذي جاء به جروتوس Grotius⁽²⁾ هو الركيزة القانونية الأساسية لمنشأ القانون الدولي للبحار، فإن هذا المبدأ قد تم تقنينه في القرون التالية ليتواءم وحقوق الدولة الساحلية والحفاظ على سيادتها، وأتت عملية التقنين هذه على عدة مستويات، فقد تم في البداية القيام بتحديد مسافة ثلاثة أميال بحرية وإعتبارها جزءاً أو إمتداداً لبر الدولة الساحلية وبالتالي خاضعاً لسيادتها مع الإعتراف بحقوق الدول الأخرى في المرور، وكان هذا بدايةً لما أصبح يُعرف فيما

1. عامر (د.صلاح الدين) القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة، 1998، ص 5-6.

2. بريسكوت (ج،ل،ف)، الجغرافيا السياسية للمحيطات، ترجمة محمد علي الأعور وإبراهيم عبد العزيز عمر، مكتبة الفلاح، د،ت، ص ص 50-51.

بعد بالبحر الإقليمي. وكان أول من وضع قاعدة الثلاثة أميال بحرية هو الفقيه الإيطالي Galiani عام 1782 وذلك تأصيلاً لمبدأ قذيفة المدفع الذي جاء به الهولندي Bynkirshoek عام 1703⁽¹⁾ والذي يقضي بأن سلطة الدولة تتوقف عند المدى الذي تصل إليه قوتها، لتصبح هذه القاعدة من القواعد العرفية في القانون الدولي للبحار⁽²⁾.

ومع التقدم الحاصل في تقنيات المدافع وسرعة الأساطيل، تم زيادة المسافة الخاضعة للدولة الساحلية إلى أن أصبحت إثني عشر ميلاً بحرياً كما سُنّفصل ذلك لاحقاً. إضافةً إلى ذلك تم الاعتراف بحق الدولة الساحلية في بسط جزء من السلطات على المناطق المجاورة لبحرها الإقليمي، بما في ذلك الحق بإستغلال الثروات الموجودة في حدود هذه المناطق⁽³⁾.

إن الأفكار الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة إضافةً إلى حقوق الدول في هاتين المنطقتين كانت تُعتبر من القوانين العرفية المتعارف عليها مع بداية القرن العشرين⁽⁴⁾. إلا أنه بعد الحربين العالميتين وعلى ضوء التطورات التقنية الكبيرة التي ظهرت، فإن الحاجة أصبحت ملحةً لتطوير هذه الأفكار وتدوينها في إطار قانوني عام متفق عليه ما بين جميع الدول.

وكان من نتيجة هذه التطورات إنعقاد أول مؤتمر ناجح بعد عدة محاولات

1. نفس المصدر ص 50.

2. Shaw (Malcom.N.), International Law, fourth edition, Cambridge, U.K., Cambridge University Press, A Grotius Publication, 1997, p. 402.

3. Ibid , p. 401.

4. بريسكوت، م.س. ص 52.

المياه الداخلية العمانية

فاشلة وذلك عام 1956 في جنيف والذي نتج عنه في عام 1958 الإعلان عن أربع إتفاقيات وهذه الإتفاقيات هي:

- إتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار.
 - إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.
 - إتفاقية جنيف الخاصة بالإمتداد القاري.
 - إتفاقية جنيف بشأن الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار.
 - البروتوكول الإختياري الخاص بالإلتزامات بتسوية المنازعات.
- تجدر الإشارة إلى أنّ التقنين الحاصل لقواعد قانون البحار عام 1958 هي أول محاولة تقنين ناجحة، ذلك أنّه سبق ذلك عدّة محاولات وخاصة عام 1930⁽¹⁾.
- كانت إتفاقيات جنيف بمثابة بداية لسلسلة متواصلة من الأحداث التي تعلقت بتنظيم كل ما يخص قانون البحار، تلا ذلك مباشرة الإعلان عن المؤتمر الثاني لقانون البحار في عام 1960 والذي لم يصدر عنه إتفاقية أو إتفاق.

كان الحدث التالي هو الأضخم والأهم فيما يتعلق بتطور القانون الدولي للبحار. فقد تمّت الدعوة لبدء المؤتمر الثالث للقانون الدولي للبحار والذي بدأ

1. في عام 1962، تم البدء بتطبيق إتفاقية أعالي البحار، بعد ذلك بسنتين أي في عام 1964، تم تطبيق إتفاقيتي البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري بينما تم البدء بتطبيق الإتفاقية الخاصة بالصيد وحماية الموارد الحيوية في أعالي البحار عام 1966. عام 1961 حددت 25 دولة حدود بحرها الإقليمي بثلاثة أميال، بينما أعلنت 66 دولة لإستخدامها قاعدة 12 ميلاً إضافةً إلى ذلك قامت 8 دول بإدعاء 200 ميل كحد لبحرها الإقليمي. أنظر في ذلك:

The Continental Shelf, The last maritime zone, Tina Schoolmeester and Elaine Baker (Ed), Norway, UNEP/GRID, Arendal, 2009, p.7.

أعماله في عام 1973 وإنتهى عام 1982، وتضمن مشاركة أكثر من 160 دولة ونتج عنه التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982، وتشمل هذه الإتفاقية تقنياً لمختلف المواضيع المرتبطة بقانون البحار مثل المجالات البحرية المختلفة، وحماية البيئة البحرية، البحث العلمي البحري، إدارة المصادر الطبيعية في البحار ونظام لتسوية المنازعات وأنشئت محكمة دولية لقانون البحار.

وقد دخلت الإتفاقية حيز النفاذ في 16 نوفمبر عام 1994 بعد عام من إيداع 60 دولة وثائق تصديقها على الإتفاقية في الأمم المتحدة⁽¹⁾.

3 - علاقة عمان بقانون البحار

علاقة عمان بقانون البحار هي علاقة قديمة تعود إلى بداية تشكيل قانون البحار الحديث. ففي عام 1507 وصل البرتغاليون إلى الشواطئ العمانية كبداية للإستعمار الغربي للمنطقة⁽²⁾ على أثر تقسيم البابا البحار بين البرتغال وأسبانيا عام 1493. وبعد هذا التقسيم "المقدس" من البابا للدولتين قامت بعقد معاهدة بينهما هي معاهدة Trodsillas وقررتا فرض عقوبات تتراوح بين مصادرة البضائع والقتل على من يبحر دون رخصة في البحار⁽³⁾. وكان على عمان الدفاع عن

1. Ibid, p. 7.

كانت غويانا هي الدولة 60 التي صادقت على الإتفاقية في 16 نوفمبر 1993، أنظر في ذلك:

Law of the Sea Bulletin No. 6, op. cit., p.10.

2. عمان في التاريخ، مسقط، وزارة الإعلام، سلطنة عمان، لندن، دار اميل للنشر، 1995، ص 330.

3. حمود (د. محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، ط 1، عمان، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 23.

المياه الداخلية العمانية

تجارتها وملاحتها في المحيط الهندي في مواجهة هذا الإستعمار، ومن غرائب الصدف أن الشخص الذي قاد البرتغاليين إلى الهند من رأس الرجاء الصالح عام 1498 هو الملاح العماني المشهور أحمد بن ماجد؛ وهو شهاب الدين أحمد بن ماجد صاحب كتاب "الفوائد في أصول البحر والقواعد"، ولد في جلفار برأس الخيمة حالياً عام 1435، وكان يتخذ من رأس الحد في عمان مركزاً لنشاطاته الملاحية. وقد تصادف وجوده في مالندي أثناء زيارة الملاح البرتغالي فاسكو دي جاما الذي طلب من ابن ماجد أن يقوده إلى الهند في أول رحلة تتم عبر رأس الرجاء الصالح بين أوروبا والهند والتي فتحت آفاقاً جديدة في التاريخ البحري، وقد كانت الدوافع العلمية هي الحافز الذي دفع ابن ماجد للقيام بهذه المهمة⁽¹⁾. حيث غادر المكتشف البرتغالي لشبونة في 1497/7/8 ودار حول رأس الرجاء الصالح في ديسمبر من نفس العام وأبحر على طول الساحل الشرقي لأفريقيا ووصل إلى مالندي في أبريل 1498 ومن هنالك قاده الملاح العماني أحمد بن ماجد إلى كلكتا في الهند التي وصلها في 1498/5/28⁽²⁾.

ظهر مبدأ حرية البحار الذي يطرح فكرة أن البحار لا يمكن أن تكون محلاً للسيادة الفعلية لأي دولة، على يد الفقيه الهولندي جروتوس Grotius

1. أنظر في ذلك: عمان في أمجادها البحرية، العدد الثامن، ط 2، مسقط، وزارة التراث القومي والثقافة، د. ت.، ص.ص. 77-81

هنالك من ينفي أن الملاح أحمد بن ماجد قد قاد البرتغاليين، أنظر في ذلك: بوحام (د. محمد بن قاسم)، أسد البحار العماني أحمد بن ماجد في دراسات الأوروبيين والمستشرقين، سلسلة البحوث والدراسات في الوثائق الوطنية والدولية، 7، مسقط، هيئة الوثائق والمخطوطات الوطنية، 2015، ص.ص. 51-95

2. المعمري (أحمد حمود)، عمان وشرقي أفريقيا، ترجمة محمد أمين عبدالله، مسقط، وزارة التراث القومي والثقافة، 1980، ص ص 47-51.

عام 1609⁽¹⁾ للدفاع عن مصالح بلاده هولندا في مواجهة أسبانيا والبرتغال وبريطانيا⁽²⁾.

ومبدأ حرية البحار هذا الذي أطلقه جروتوس كان في البداية عبارة عن إستشارة قانونية طلبتها منه شركة الهند الشرقية الهولندية للدفاع عن مصالحها ضد البرتغال عام 1605، حيث حاولت هولندا تحويل جزء من ممتلكات شركة الهند الشرقية الهولندية إلى منطقة شمال أوروبا فإعترضت البرتغال محتجة بالمرسوم الباباوي عام 1493، فعينت الشركة الهولندية المحامي جروتوس للدفاع عن مصالحها في معارضة البرتغال، فكتب دفاعه في كتاب ضخيم بعنوان قانون الغنائم عام 1605. وعندما نشأ خلاف آخر على الصيد بين بريطانيا وهولندا نشر جروتوس فصلاً من كتابه السابق وهو الفصل الثاني عشر تحت عنوان البحر الحر Mare liberum عام 1609 للرد على بريطانيا⁽³⁾. وهو ما كان في صالح العمانيين في صراعهم مع البرتغاليين الذين أخرجوهم من عمان في عام 1650 ومن ثم لاحقوهم إلى بقية المناطق في غرب المحيط الهندي، لتخرج عمان بعد ذلك كأقوى قوة بحرية محلية في غرب المحيط الهندي⁽⁴⁾، وتصبح من أهم مناطق المواجهة في حركة الصراع البحري العالمي⁽⁵⁾، ولتدخل في صراع

1. Oppenheim (L), International Law, Lanterpcht H, Vol. 1, Peace, 10th ed., London, Longman, 1979, pp. 584 - 586.

2. عامر، م.س، ص 5.

3. حمود، م.س،، ص 24.

لمزيد من التفاصيل أنظر حمود، م.س،، ص.ص. 23-30.

4. عمان في التاريخ، م.س، ص.ص 331-332.

5. نفس المرجع، ص 43.

المياه الداخلية العمانية

آخر في مواجهة أطماع الدول الأوروبية الأخرى مثل هولندا وفرنسا وبريطانيا⁽¹⁾.

كما حرصت عمان في هذه الفترة على بناء قوتها البحرية وسلامة الملاحة وحماية السواحل التي تحت نفوذها، لتكوّن امبراطورية بعاصمتين إحداهما مسقط في قارة آسيا وثانيهما زنجبار في قارة أفريقيا. وبذلك إستطاعت بناء ثاني أكبر أسطول بحري في غرب المحيط الهندي بعد الأسطول البريطاني في منتصف القرن التاسع عشر⁽²⁾، وأقامت علاقات حسب موازين القوى وعقدت إتفاقيات بما تقتضيه الأحوال والمصالح آنذاك ومن أهم هذه الإتفاقيات:

- إتفاقية صداقة مع بريطانيا عام 1798.
- إتفاقية صداقة مع بريطانيا عام 1800 والتي تقضي بتثبيت الإتفاقية السابقة، وتعيين وكيل بريطاني بمسقط.
- إتفاقية صداقة مع بريطانيا عام 1822 والتي تعطي السفن الحربية البريطانية حق القبض على السفن التي تحمل العبيد.
- معاهدة تجارية مع بريطانيا عام 1839، حول الحرية المتبادلة في العلاقات والإمتيازات التجارية لأكثر الأمم تفضيلاً.
- إتفاقية تجارية مع الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1833.

1. لمزيد من التفاصيل عن التواجد الأوروبي في المنطقة في تلك الفترة، أنظر: سلوت (ب. ج)، عرب الخليج، في ضوء مصادر شركة الهند الشرقية الهولندية، 1602-1784، ترجمة غادة خوري، ط1، أبو ظبي، المجمع الثقافي، 1993، ص.ص 73-104.

2. الدأود (د. محمود علي)، السيادة العمانية في المحيط الهندي في عهد السيد سعيد بن سلطان، مسقط، مركز السلطان قابوس للثقافة الإسلامية، إبريل 2010. في عام 1705 كان الأسطول العماني يتكون من سفينة بها 70 مدفعاً وسفينتين في كل منهما 60 مدفعاً وسفينة تحمل 50 مدفعاً، و18 سفينة على كل منهما ما بين 22 إلى 112 مدفعاً وبعض الزوارق بها من 4 إلى 8 مدافع، أنظر في ذلك عمان في التاريخ، م. س. 331-332.

- معاهدة تجارية مع فرنسا عام 1844.
 - معاهدة تجارية وتسهيل مرور السفن مع حاكم موزمبيق البرتغالي عام 1843.
 - معاهدة صداقة مع حاكم جزيرة القمر الفرنسية، بالحياد العماني في الصراع القائم بين فرنسا وبريطانيا.
 - إتفاقية تجارية مع هولندا في عام 1877⁽¹⁾.
- لقد كان ضمن هذه الإتفاقيات مواضيع تتعلق بقانون البحار أهمها منع تجارة العبيد، والملاحة، وحقوق السفن الحربية والتجارية، ومرور البضائع في حالة الحرب مع طرف ثالث، وحرية الإستيراد والتصدير، والرسوم على البضائع، وتزويد السفن بالوثائق والسجلات، والحالات التي يُسمح بها القبض على السفن، وإنقاذ السفن في البحر، وتجارة الأسلحة، والإمтиازات التجارية في موانئ السلطنة، والحقوق القنصلية، وإعفاء السفن من رسوم الإرشاد في الموانئ، وإعفاء هذه السفن التي تدخل الموانئ العمانية من الرسوم⁽²⁾.

وقد نشأت خلافات عند تطبيق بعض الإتفاقيات التي تهّم قانون البحار ومن أمثلة ذلك ما حصل في الإتفاقية التي وقّعها السلطان سعيد بن سلطان مع بريطانيا عام 1839، حيث وقع خلاف مع الكابتن Robert Cogan ممثل شركة الهند الشرقية فيما يتعلق بالملاحة في الخياران بين إحدى الجزر القريبة من

1. يمكن الرجوع إلى هذه الإتفاقيات في: القاسمي (الشيخ سلطان بن محمد)، تقسيم الإمبراطورية العمانية 1856 إلى 1862، دون مكان النشر، ط 1، 1981، الملاحق أرقام 4-7، ص. 324-355، وكذلك: عمان في التاريخ، م.س، ص ص 457-458.

2. أنظر: القاسمي، تقسيم الإمبراطورية العمانية، 1981، الملاحق 3، 4، 5، 6، 7، ص. ص 324-346.

المياه الداخلية العُمانية

زنجبار وبين البرّ في المنطقة التي يطلق عليها ساحل (ماريما) والتي كان يراها السلطان سعيد بن سلطان بأنها أماكن تحصل زنجبار منها على الجزء الأكبر من إيراداتها الجمركية، أي أنها مياه داخلية ولا يُسمح للسفن بالتجارة بين هذه الأماكن بدون جواز سفر أو إذن، بينما كان يطالب الكابتن كوجان بأن تكون هذه الأماكن مفتوحة للتجارة⁽¹⁾. كما ثار خلاف حول المادة الثانية من مواد إتفاقية 1833 بين عمان والولايات المتحدة الأمريكية التي تشير إلى حرية التجارة للأمريكيين في جميع أراضي السلطنة وموانئها ومعاملتهم بالشروط نفسها التي يعامل بها أفضل أصدقاء السلطنة، على أن يدفعوا مقابل ذلك ضريبة على التجارة قدرها 5 % على البضائع التي تفرغ في موانئ السلطنة، على أن يُعفى هؤلاء من أية ضرائب أخرى على الصادرات أو الواردات ومن رسوم الإرشاد الملاحي⁽²⁾، فطلب السلطان من القنصل الأمريكي في زنجبار أن يبلغ حكومته الأمريكية بضرورة إضافة نص يُلحق بالمادة الثانية وهو أنه لا يجوز للراعايا الأمريكيين القيام بالأعمال التجارية في المنطقة الساحلية الواقعة ما بين خط عرض (5) درجات إلى خط عرض (7) درجات جنوب خط الإستواء في مناطق شرق أفريقيا، أي بمعنى أن هذه المناطق مياه داخلية لا يجوز الملاحة والتجارة فيها للأجانب. وقد فسر السلطان نص المادة الثانية بأنه ينطبق حصرياً على مينائيه الرئيسيين في زنجبار ومسقط⁽³⁾.

1. القاسمي، م.س.، ص.ص. 47، 48.

2. أبو عليّة (د.عبد الفتاح حسن)، مختارات من وثائق تاريخ عمان الحديث قراءة في وثائق الأرشيف الأمريكي، الرياض، السعودية، دار المريخ، 1984، ص.ص. 14-15.

3. نفس المصدر. ص 15. ولمزيد من التفاصيل عن الإتفاقية أنظر عمان في التاريخ، م.س، ص ص 459 - 464.

مقدمة عمان وقانون البحار

بعد تقسيم الإمبراطورية العمانية عام 1861 إلى دولتين إحداهما في آسيا وعاصمتها مسقط وثانيهما في أفريقيا وعاصمتها زنجبار⁽¹⁾، إضطلت مساهمة عمان في قانون البحار وذلك بسبب تجزئتها وإضعافها⁽²⁾ وتحويلها إلى قوة صغيرة تعمل على هامش الملاحة الآخذة بالإزدياد حينها في الوقت الذي بُدء في تطور وتقنين قانون البحار على المستوى الدولي. بقيت عمان بعدها كدولة فقيرة ومتأخرة حتى عام 1970، بداية بناء الدولة الحديثة ومجئ جلالة السلطان قابوس للحكم، عندها تم إعادة الإعتبار لقانون البحار. وإن كانت عمان لم يسبق لها المشاركة في مؤتمرات الأمم المتحدة الأول والثاني لقانون البحار ولم توقع أو تنضم إلى إتفاقيات جنيف لعام 1958، إلا أنها شاركت بفعالية في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكانت مسألة المرور من أكثر مواضيع قانون البحار إثارةً للجدل في مناقشات المؤتمر الثالث وأكثرها حساسية بالنسبة لعمان وبالأذات نظام المرور العابر في مضيق هرمز والذي سنناقشه لاحقاً بالتفصيل في كتاب البحر الإقليمي العماني. ووقعت على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في 1983/7/1 وتقدمت عند التوقيع بإعلانات عن مفهومها لمسألة المرور في المياه الإقليمية العمانية بما في ذلك المرور في مضيق هرمز⁽³⁾.

1. لمزيد من التفاصيل حول تقسيم الإمبراطورية العمانية، أنظر القاسمي، م.س.

2. Holiday (Fraid), Arabian without Sultans, London, U.K, Saqi Books, 2002, p. 270.

3. 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. 74.

وسيشار للمصدر لاحقاً ب: Declarations or Statement upon UNCLOS ratification

المياه الداخلية العُمانية

وصادقت عمان على الإتفاقية في 17 / 8 / 1989⁽¹⁾ مع تقديمها لسبعة إعلانات تتعلق بالبحر الإقليمي، مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية العمانية، مرور السفن النووية عبر البحر الإقليمي العماني، المنطقة المتاخمة، المنطقة الإقتصادية الخالصة، الجرف القاري، وإختيار الإجراءات لتسوية المنازعات.

ثم صادقت على تعديل الجزء الحادي عشر المتعلق بالمنطقة الدولية في 28 / 9 / 1996⁽²⁾، وأخيراً صادقت على البروتوكول المعني بإميازات السلطة الدولية لقاع البحار وحصانتها بتاريخ 8 / 12 / 2003⁽³⁾.

من هنا يتضح لنا أن لعمان مساهمة في إرساء أسس قانون البحار بدايةً من ظهوره في القرن السابع عشر، من خلال موقعها وتاريخها والإتفاقيات التي أبرمتها مع الدول ومشاركتها بالمؤتمرات الدولية.

ويمكن من خلال ما تقدّم إستخلاص أنّ موضوع عمان وقانون البحار واسع ومتشعب سواء من منظور تاريخي أو معاصر مما يستدعي حصر دراستنا في أهم المواضيع المرتبطة بقانون البحار بالنسبة لعمان، وهو موضوع مجالاتها

1. بموجب المرسوم رقم 89/67 بتاريخ 1989/5/22 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 408 الصادرة بتاريخ 1989/6/1، مسقط، سلطنة عمان، وزارة الشؤون القانونية، ص 6 (الجريدة الرسمية في سلطنة عمان كانت تصدر في السبعينات وحتى بداية الثمانينات من القرن العشرين من دائرة الجريدة الرسمية بوزارة شؤون الديوان السلطاني. ومن ذلك الحين وإلى وقت إنشاء وزارة الشؤون القانونية كانت تصدر من دائرة الجريدة الرسمية في مكتب نائب رئيس الوزراء للشؤون القانونية).

2. بموجب المرسوم رقم 96/77 بتاريخ 1996/9/28 والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 584 الصادرة في 1996/10/1، ص. 27.

3. بموجب المرسوم رقم 2003/88 بتاريخ 2003/12/8، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 758 الصادرة بتاريخ 2003/12/15، ص.ص. 42-44.

البحرية، وما يتعلق بها دون بقية المسائل. فهذه الدراسة لن تتناول مثلاً المنطقة الدولية إلا فيما يتصل بالمجالات البحرية العمانية.

4 - المجالات البحرية

يمكن تعريف المجالات البحرية بأنها جزء من البحر محاذي لإقليم الدولة البري التي تخضع لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية، وهي: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، ويطلق على المياه الداخلية والبحر الإقليمي الإقليم البحري للدولة كما هو الإقليم البري.

تتداخل دراسة المجالات البحرية في القانون الدولي العام بين فروع القانون الدولي للبحار والقانون الدولي البيئي وقانون الفضاء، وقد ورد تنظيم المجالات البحرية أساساً في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ولكن هذا التنظيم لم يرد بصفة حصرية ذلك أن العديد من الإتفاقيات الأخرى مثل إتفاقية مالبور وملاحقها، وإتفاقية الطيران الدولي، وإتفاقية سلامة وأمن النقل والموانئ تولّت بدورها الإسهام في تنظيم جوانب عديدة من المجالات البحرية.

وفضلاً عن ذلك ففي القانون العام الداخلي نجد تنظيمًا للمجالات البحرية يكون مكملًا في أغلب الأحيان لتنظيم القانون الدولي العام ذلك أن الدولة بإرادتها المنفردة تسعى لتنظيم الشريط الساحلي أين يلتقي القانونان العامان الدولي والداخلي، كما أنّ الدولة تسعى بإرادتها المنفردة لتناول المجالات البحرية بما يتوافق مع القانون الدولي، فقد عملت عمان على إصدار تشريعاتها

المياه الداخلية العمانية

المتعلقة بمجالاتها البحرية منذ بداية تكوين الدولة الحديثة في عام 1970 حيث صدر أول تشريع بتاريخ 17 / 7 / 1972 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك. ثم تلاه المرسوم 44/77 بتاريخ 15 / 6 / 1977 الذي عدّل إمتداد المنطقة المحصورة لصيد الأسماك إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس بعد أن كان 38 ميل بحري من الحدود الخارجية للبحر الإقليمي. بعده صدر المرسوم رقم 15/81 بتاريخ 10 / 2 / 1981⁽¹⁾ حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة. ويلاحظ أن أغلب هذه التشريعات صدرت في عامي 1981 و1982 أي قبيل إنتهاء مفاوضات دورة المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي تُوّج بالتوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ديسمبر 1982، والتي وقّعت عليها عمان في 1/7/1983 أي بعد عام كامل من صدور آخر تشريع عُماني يخص المجالات البحرية العمانية.

ونظراً لإتساع سواحلها، تتواجد في عمان كل المجالات البحرية البحرية فقد حدد القانون البحري العماني رقم 2023/19 الصادر بتاريخ 2023/3/30 في مادته الأولى بعنوان تعاريف المجالات البحرية لسلطنة عمان بأنها: «المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، المحددة قانونياً». كما توجد أيضاً منطقة الصيد الخاصة بها، وكذلك المنطقة البيئية الخاصة. والمنطقتان الأخيرتان سيتم دراستيهما من خلال دراسة المجالات البحرية فهما منطقتان ذات إختصاصات وظيفية محددة.

1. الصادر بالجريدة الرسمية العمانية رقم 211 بتاريخ 15/2/1981

ب- أهمية الموضوع والمنهجية المتبعة

إن لأهمية موضوع عمان وقانون البحار ومجالاتها البحرية جانبين: الأول نظري والآخر تطبيقي، أما المنهجية العلمية المتبعة فهي تتعلق بدراسة المجالات البحرية العمانية وعلاقتها بالقانون الدولي للبحار وما يعطيه ذلك للسلطنة من سيادة وسلطة على مجالاتها البحرية.

إن الأهمية النظرية تتمثل في أن دراسة المجالات البحرية عملية معقدة تطرح مشاكل نظرية متعلقة بتحديد العلاقة بين القانون الوطني والقانون الدولي، إذ تتطلب تفاعل هذين المصدرين، خاصةً أن المجالات البحرية وأغلب حالات قانون البحار المرتبطة بها والمنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تتجسد نموذجاً حياً في سلطنة عمان. لذلك يمكن اعتبار عمان مثلاً شاملاً يمكن من إبراز الصعوبات المتعلقة بالمجالات البحرية خلافاً لدول أخرى. فدراسة المجالات البحرية العمانية يثير أغلب القضايا والإشكاليات والصعوبات والمعوقات التي يتعرض لها الباحث في ميدان القانون الدولي للبحار على مستوى العالم.

فبالإضافة إلى وجود جميع المجالات البحرية المتنوعة في عمان، فإننا نجد جلاً - إن لم يكن كل - قضايا القانون الدولي للبحار المترتبة على وجود هذه المجالات، حيث توجد خطوط الأساس العادية وخطوط الأساس المستقيمة، وتوجد المياه الداخلية المشكّلة بخط حدّ أدنى الجزر والمياه الداخلية المشكّلة بخطوط أساس مستقيمة. ويوجد البحر الإقليمي العادي والبحر الإقليمي المشكّل للمضيق. ويوجد البحر الإقليمي بعرض 12 ميلاً. تحدده عمان بإرادتها

المياه الداخلية العمانية

المنفردة مما يتوافق مع القانون الدولي للبحار، وبحر إقليمي يتطلب تحديده إتفاق ثنائي كما هو الحال مع إيران في مضيق هرمز. وهناك منطقة متاخمة ومنطقة إقتصادية خالصة كما هو معروف في القانون الدولي، وهناك مناطق بحرية عمانية لا يوجد فيها هذان المجالان على الإطلاق. لا يوجد جرف قارّي في مضيق هرمز، لأن عرض المياه العمانية في المضيق هو عرض البحر الإقليمي العماني، بينما يوجد جرف قارّي يصل عرضه إلى 200 ميل بحري، وفي بعض المناطق قد يزيد عرضه على 200 ميل بحري، وهي في ذلك واحدة من 15 دولة في العالم، ويتطلب تحديده إتفاقاً مع منظمة دولية⁽¹⁾. إضافةً إلى ذلك فإن المجالات البحرية العمانية تشتمل على مختلف أنواع المرور وهي المرور البرئ والمرور العابر والمرور الحر.

إن هذه الدراسة تُعتبر أول دراسة شاملة تأخذ بعين الإعتبار آفاق التطورات في القانون الدولي للبحار، والقانون الوطني العماني المتعلقة بعمان وقانون البحار ومجالاتها البحرية والعلاقة بينهم. خاصةً أنه ليس هنالك دراسات سابقة تناولته، فالموضوع مازال موضوعاً بَكرًا في الدراسة، وجلّ الكتابات حول هذا الموضوع كانت تتكلم عن إتفاقية الجرف القارّي بين عمان وإيران في المنطقة حول مضيق هرمز بتاريخ 25 / 7 / 1974، كما يوجد تحليل في سلسلة Inter-national Maritime Boundaries لكلٍ من تعيين الحدود البحرية العمانية

1. الضحاك (أدریس)، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقية الدولية والثنائية والمتعددة الأطراف، ط 1 دون مكان للنشر، 1987، الهامش 632 ص 347.

مقدمة عمان وقانون البحار

الباكستانية عام 2000⁽¹⁾، والحدود البحرية العمانية اليمنية عام 2003⁽²⁾. وهناك دراسات منذ عام 2011 حول بعض المواضيع المرتبطة بقانون البحار في عمان⁽³⁾.

يبقى أن أهم مُعطى على مستوى الأهمية النظرية لموضوع دراسة المجالات البحرية في إطار دراسة عمان وقانون البحار هو مبدأ السيادة، وهو من المتعارف عليه أنه من المبادئ الأساسية للنظام الدولي الراهن⁽⁴⁾، وهو أيضاً مرتبط بمبدأ إستقلال الدولة وملازم له. ويمكن تقديم تعريف للسيادة بأنها "ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية مطلقة وإنفرادية على جميع الأشخاص والأماكن"⁽⁵⁾. ومعناه أن تتمكن الدولة تقرير ما تراه مناسباً وتنفيذه في المجال

1. International Maritime Boundaries, Edited by Charney (Jonathan I.) and Smith (Robert W.), Vol. IV, Dordrecht, Boston, London, The American Society of International Law, MartinusNijhoff Publishers, 2002, p.p. 2809- 2820.

2. International Maritime Boundaries, Edited by Colson (David A.) and Smith (Robert W.), Vol. V, Dordrecht, Boston, London, The American Society of International Law, MartinusNijhoff Publishers, 2005, p.p. 3900- 3906.

وسيشار اليه لاحقاً بـ International Maritime Boundries

3. - البادي (عبدالله بن حمد)، تسوية الحدود العمانية اليمنية، تونس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، أطروحة الدكتوراة في القانون العام، 2011

- العيسائي (علي بن سالم)، الحدود البحرية العمانية، القاهرة، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، أطروحة دكتوراة في العلوم القانونية، 2011.

- Al Alawi (Salim), Paper on Delimeating the outer limits of the continental shelf of the Sultanate of Oman, UK, University of Portsmouth, April 2011.

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

5. للسيادة مظهران داخلي وخارجي: الداخلي يتمثل في حرية إختيار نوع الحكومة (ملكية - جمهورية- دكتاتورية)، ونظام الحكم (برلماني - رئاسي) والتنظيم السياسي (حزب واحد - تعدد الأحزاب)، =

المياه الداخلية العمانية

الداخلي والخارجي⁽¹⁾. فالسيادة تتضمن كل الإختصاصات وتشمل كل الحقوق، وتمنع الغير من المشاركة في ممارستها⁽²⁾. وتطبق بشكل أساسي على مجالي المياه الداخلية والبحر الإقليمي. وهناك الحقوق السيادية أو الولاية وهي جزء من السيادة تقتصر على ممارسة بعض الحقوق وبالذات على الموارد الطبيعية المتجددة وغير المتجددة، وتُطبق على المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري⁽³⁾.

تتبع الأهمية النظرية لهذه الدراسة أهمية تطبيقية. فموقع عمان الجغرافي وإتصالها بالبحر جعل البحر بالنسبة لها في غاية الأهمية ومكون أساسي في بنيتها الجغرافية والسياسية والإقتصادية والإجتماعية. إذ تُقدّر مساحة المجالات البحرية العمانية ما يقارب 2,5 من المساحة البرية لعمان⁽⁴⁾. حيث تبلغ إجمالي مساحة المنطقة الإقتصادية الخالصة بما فيها مساحة البحر الإقليمي العماني 546 ألف كيلومتر مربع أي ما يعادل حوالي 294 ألف ميل بحري، ومساحة

= 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 والإنضمام 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.

1. نفس المرجع، ص 172.

2. حمود، م.س،، ص 251.

3. لمزيد من التفاصيل عن كيفية ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على مجالاتها البحرية (تونس كمثال)، أنظر: الراشدي (المختار)، سيادة وأمن الدولة الساحلية: المثال التونسي، ندوة مسالك التعاون البحري المنعقدة في 28-29-30 نوفمبر 1984، تونس، جمعية الدراسات الدولية، ط 1، 1986، ص.ص. 231-256

4. البوسعيدى (جمعة بن خلفان)، المياه الإقتصادية والجرف القاري في سلطنة عمان، مجلة البحرية اليوم، العدد 37، نوفمبر 2002، مسقط، البحرية السلطانية العمانية، ص 41.

الجرف القاري الأقل عن 200 ميل بحري حوالي 72 ألف كيلومتر مربع⁽¹⁾ ويمكن أن تزيد على ذلك ما بين 90 ألف إلى 290 ألف كيلومتر مربع في حال إمتداد الجرف القاري بما يزيد على 200 ميل بحري من خط الأساس كما سنرى ذلك في كتاب الجرف القاري العماني. لذلك فإن البحر يعتبر مصدراً مهماً للمعيشة لغالبية سكانها على مدى التاريخ. فأغلب السكان يعيشون على الساحل. وتشكل المنتجات البحرية ثاني أهم مصدر للدخل بعد النفط بعد أن كان تاريخياً أهم مصدر له. كما أن أغلب الأنشطة الاقتصادية والسياحية مرتبطة بالبحر. وجلّ الصادرات والواردات بما فيها النفط تتم عن طريق الموانئ البحرية.

بالمقابل، فإن البحر أيضاً كان مصدراً لكثير من الغزوات والمخاطر التي مرت في التاريخ العماني. وفي وقتنا الحاضر، فإن البحر هو مصدر للتهديدات مثل التلوث نظراً لأن المياه العمانية ممراً للصادرات النفطية الخليجية. والمخاطر الأخرى التي تؤثر على المجتمع العماني من قبيل التهريب، والهجرة غير الشرعية، والمخدرات، والقرصنة، والأجواء المناخية الاستثنائية كالأعاصير،الخ

إن دراسة المجالات البحرية العمانية يمكن تناولها من خلال عدة جوانب، ولكننا إختارنا دراستها من الجانب القانوني وتحديداً القانون الدولي للبحار في حالة السلم⁽²⁾، وما يعطيه لعمان من سيادة وسلطة على مجالاتها البحرية، مع الإستعانة ببعض العلوم مثل الجغرافيا السياسية والعلوم السياسية وقانون

1. الحدود البحرية لسلطنة عمان، الهيئة العامة للمساحة، مسقط، وزارة الدفاع.

2. تجدر الإشارة إلى التفرقة بين فرعين من فروع القانون الدولي للبحار فهناك فرع يتعلّق بحالة السلم وآخر بحالة الحرب كما هو معروف في القانون الدولي. من أهم القوانين الدولية المطبقة في حالة الحرب هو دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار.

المياه الداخلية العمانية

العلاقات الدولية في بعض المواضيع. وتم إعتداد منهج وصفي تحليلي لدراسة هذه المجالات. وقد قارنًا القوانين الوطنية العمانية الخاصة بالمجالات البحرية مع قوانين دول الجوار وبعض القوانين للدول الأخرى مثل القوانين التونسية، بالإضافة إلى تبيان نقاط التوافق والإختلاف للقوانين الوطنية العمانية مع القانون الدولي للبحار وبالأخص مع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ستتناول هذه الدراسة عمان وقانون البحار مع التركيز على المجالات البحرية العمانية من جانبين:

الجانب الأول هو تعيين المجالات البحرية العمانية مع الدول ذوات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة.

وقد تم إستخدام مصطلح سواحل الدول "المتقابلة" أو "المتلاصقة" بدلاً من سواحل الدول "المقابلة" أو "الملاصقة" وذلك لأنه تم إستخدام هذين المصطلحين في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كما سيتم إستخدام المصطلحات الواردة في الإتفاقية مثل "تعيين الحدود" البحرية بشكل عام بدلاً من مصطلح "تحديد الحدود" أو "ترسيم الحدود" مع إستخدام المصطلحين الأخيرين كما وردت في مواضعها. فقد ورد مصطلح تحديد الحدود في إتفاقيات الحدود البحرية العمانية مع كلٍ من إيران واليمن، ومصطلح ترسيم الحدود مع باكستان. فعند التطرق إلى مسميات الإتفاقيات تم ذكر المصطلح كما ورد. وكذلك الحال مع بقية المصطلحات كخط الأساس بدلاً من خط القاعدة، والجرف القاري بدلاً من الإمتداد القاري أو بقية المصطلحات الأخرى الدالة على الجرف القاري.

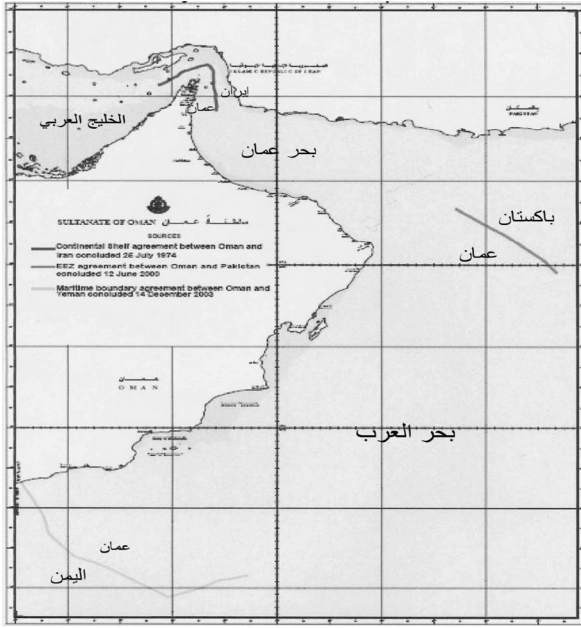
إن الحدود البرية لسلطنة عمان مع الدول المجاورة وهي الجمهورية اليمنية والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، هي حدود تم تعيينها بشكل نهائي مع هذه الدول⁽¹⁾، في حين أن تعيين حدود المجالات البحرية العمانية لم تُستكمل مع جميع الدول المجاورة حتى الآن وهذا ما يشكّل أهمية لهذه الدراسة.

تلاصق سواحل سلطنة عمان سواحل دولتين عربيتين هما دولة الإمارات العربية المتحدة والجمهورية اليمنية، وتقابل سواحلها سواحل جمهورية إيران الإسلامية وجمهورية باكستان الإسلامية وجمهورية الهند. تتجاذب عمان السيادة مع هذه الدول حول تعيين حدود مجالاتها البحرية المختلفة. فهناك دول يتطلب تعيين جميع المجالات البحرية معها، كاليمن والإمارات. وهناك دول أخرى يتطلب تعيين المجالات معها في منطقتين، المنطقة الأولى في حدود 200 ميل بحري والمنطقة الأخرى في المسافة بما يتجاوز 200 ميل بحري في المنطقة الدولية كباكستان. وهناك دولة كالهند قد يتطلب تعيين الجرف القاري معها في المنطقة الدولية بما يتجاوز 200 ميل بحري فقط، كما سيتم تفصيل ذلك في كتاب الجرف القاري العماني.

وهذا التعيين يكون منفصلاً لكل مجال على حده وبعض الأحيان تتداخل فيه المجالات فيكون الحد الخارجي الواحد هو حد لأكثر من مجال، كما هو الحال في مضيق هرمز، مع إختلاف الإختصاصات والأنظمة القانونية في صورة إتحاد المجال مع غيره وفي حالة إختلافه كما هو موضح في الخارطة المرفقة.

1. لمزيد من التفاصيل عن الحدود البرية لسلطنة عمان أنظر: العيسائي (علي بن سالم)، إتفاقيات الحدود العمانية الدولية، دراسة مقارنة، بيروت، دار العلوم العربية، 2006.

المياه الداخلية العمانية



(لا يعتد بهذه الخارطة فيما يتعلق بالحدود الدولية)

الشكل يمثل خارطة توضح إتفاقيات تحديد الحدود البحرية العمانية

(المصدر: (Sultanate of Oman Continental Shelf Extension Document to UNCLCS, p. 11

وهذا ما يجرّنا لمناقشة الجانب الثاني من دراسة المجالات البحرية العمانية وهو تعيين المجالات البحرية حسب ممارسة السيادة العمانية عليها. هذا التعيين يتم عبر دراسة الأنظمة القانونية لكل من المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الإقتصادية الخالصة، وأخيراً الجرف القاري.

ويمكن تقسيم السيادة والسيطرة العمانية على مجالاتها البحرية إلى سيادة مكانية وسيادة وظيفية. تتركز السيادة المكانية على المياه الداخلية والبحر

الإقليمي، فهي تعطي عمان الحق في ممارسة سيادتها على مجالاتها البحرية من خلال حيز مكاني يعتمد على القرب أو البعد الجغرافي من الإقليم البري بشكل أساسي وبما يتفق مع القانون الدولي. وهذا يعني أن هذه السيادة المكانية لا بد من ممارستها من خلال المكان. ويمكن تعريف السيادة المكانية البحرية من خلال مقارنتها بالسيادة المكانية للإقليم البري، حيث أن السيادة المكانية عليه سيادة مطلقة على الأرض والمقيمين عليها⁽¹⁾. 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 أصبحت قاعاً للبحر الإقليمي وتحت السيادة للدولة الساحلية تخضع لمختلف السلطات التي تقرها وبالتالي أصبحت السيادة الوظيفية المنقوصة سيادة مكانية كاملة. ولتوضيح مجال السيادة هذا، فإنه يعطي لعمان سلطة شبه مطلقة على مجالي المياه الداخلية والبحر 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.

أما عن السيادة الوظيفية فهي تطبق على المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري. وتكون سيادة عمان على مجالاتها البحرية

1. ما عدى ما يطلق عليه المناطق الحرة، وهي مناطق محددة داخل إقليم الدولة تنظمها قوانين وأنظمة خاصة فيما يتعلق بالهجرة والجمارك والضرائب المالية المختلفة عما يطبق على باقي أنحاء الدولة.

المياه الداخلية العمانية

هذه من خلال أنشطة ووظائف محددة تستطيع أن تمارسها ولكن لابد أن تكون ممارسة هذه الأنشطة والوظائف ضمن حيز مكاني معين حسب ما هو مقرر في القانون الدولي.

أما بالنسبة لتعريف السيادة المكانية من خلال مقارنتها بالسيادة الوظيفية فيمكن ذلك على ضوء التفرقة في حق ممارسة عمان للصيد في مجالاتها البحرية. فحق الصيد في منطقة الصيد الخاصة - وهي منطقة وظيفية سنتعرض لها عرضاً وليس بصفة أساسية لكونها ليست من المجالات البحرية الواردة في إتفاقية جنيف لعام 1958 وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ - مرتبط بالسيادة المكانية، أما الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة فهو مرتبط بحق سيادي وظيفي لعمان وليس مكاني. لذا فإنه من حق الدول الأخرى المطالبة بالمشاركة في فائض الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة وليس الأمر كذلك بالنسبة لمنطقة الصيد الخاصة بالرغم من أن المنطقتين في سلطنة عمان تشملا نفس المياه بعرض 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽²⁾. أما الصيد في المياه الداخلية والبحر الإقليمي فهو حق ينتمي إلى سيادة أكبر وهي السيادة المكانية.

إن السيادة مفهوم يتعلّق بالمجالات البحرية بنفس أهمية تعلّقه بالإقليم البرّي للدولة الوطنية. وسيادة الدولة على البحر تتنازعها لا فقط تقسيمات تلك

1. وكذلك الحال مع المناطق الوظيفية الأخرى، كالمناطق البيئية الخاصة، والمحميات البيئية البحرية.

2. لمزيد من التفاصيل عن الفرق بين المنطقتين، أنظر: بنو (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. 66-71

المجالات البحرية، وإنما تتنازعها أحياناً دول فيما بينها وأحياناً دول مع منظمات دولية. وتعتبر المجالات البحرية العمانية نموذجاً تطبيقياً عملياً جيداً لدراسة تجاذبات السيادة (بين الدول) في إطار القانون الدولي للبحار، وهو ما حاولت هذه الدراسة التطرق إليه.

وسوف يتم دراسة موضوع عمان وقانون البحار ومجالاتها البحرية في موسوعة من الكتب تشمل المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الإقتصادية الخالصة، والجرف القاري، ومساهمة عمان في تطوير القانون الدولي للبحار ومشاركتها في المؤتمرات الدولية لهذا القانون، وأخيراً الحدود البحرية العمانية.

إن هذه الموسوعة كانت في البداية أطروحة دكتوراة بعنوان "عمان وقانون البحار، دراسة لمجالاتها البحرية" قدمها المؤلف في جامعة المنار بالجمهورية التونسية عام 2012. وهي كأي عمل بشري فإنها تتضمن آراء ووجهات نظر تحتمل النقاش والموافقة أو الاختلاف معها، ولكن أريد بها أن تكون باكورة متواضعة لدراسة هذا الموضوع المهم والبكر في البحث، لعل تتبعها دراسات أخرى أكثر تفصيلاً وعناية.

والله ولي التوفيق.

مقدمة المياه الداخلية العمانية

الدولة تتكون من ثلاثة أركان أو عناصر - كما هو معروف في القانون الدولي

العام - وهي:

1 - عنصر ديمغرافي متمثل في السكان.

2 - عنصر جغرافي وهو الإقليم الذي يتكون إما من أرض برية فقط مثل

سويسرا وأفغانستان، أو أرض مطلة على البحر وإقليمها يتكون من إقليم

برّي وبحري وفضاء جوي يعلوه.

3 - عنصر ثالث هو سياسي قانوني يتمثل في وجود سلطة سياسية ذات

سيادة.⁽¹⁾

وإذا تحدثنا عن العنصر الجغرافي بما يحويه من حديث عن المياه الداخلية

والتي هي إحدى المجالات البحرية للدولة الساحلية والتي تشمل أيضاً البحر

الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الإقتصادية الخالصة، والجرف القارّي.

وهذه المجالات من مكونات إقليم الدولة.

وتُعتبر المياه الداخلية هي أقدم المجالات البحرية للدولة الساحلية. ولقد

نظّم قانون البحار المجالات البحرية، وقد إصطلحت الإتفاقيات الدولية وأهمها

إتفاقيات جنيف لعام 1958م، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام

1. يقصد بلفظ السيادة الإختصاص في القانون الدولي، وبالسلطة في القانون الدستوري. أنظر في ذلك داود

(د. عبد المنعم محمد)، م.س.، ص 87.

مقدمة المياه الداخلية العمانية

1982م، وأغلب الفقهاء على إقامة تفرقة كلاسيكية بين مجالات بحرية خاضعة لسيادة كاملة للدولة الساحلية، وهي المياه الداخلية والبحر الإقليمي، ويُطلق عليها الإقليم البحري للدولة مقارنةً بالإقليم البرّي، ومجالات بحرية ذات حقوق سيادية أو حقوق ولاية وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارّي، ومجالات أخرى تخصصية حمائية مثل منطقة الصيد الخاصة والمنطقة البيئية الخاصة.

لكن قبل الإسترسال في الحديث عن المياه الداخلية علينا تبيان بعض المصطلحات. فلقد درج إستخدام مسمى "المياه" الداخلية في القانون الدولي وليس "البحر" أو "منطقة" وذلك تجنباً للخلط مع البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة.

وهناك عدة أنواع للمياه الداخلية تنقسم من حيث المكون إلى مياه عذبة مثل البحيرات العذبة والأنهار والأودية وهي خارج إطار البحث، ومياه مالحة، كما يمكن تصنيفها من حيث التقسيم الجغرافي إلى مياه داخلية محاطة باليابسة وتتغلغل داخل إقليم الدولة البرّي مثل البحيرات والأنهار والأودية، ومياه داخلية متصلة بالبحر. وفي النوع الأخير هنالك مياه داخلية ضيقة مثل المياه الموجودة بين أعلى المد وأدنى الجزر على الساحل، وهنالك مياه عريضة وعميقة قد تصل لأميال إن لم تصل لعشرات ومئات الأميال وهي المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة. إلا أن البحث في هذا الكتاب يشمل فقط صنف المياه المالحة المتصلة بالبحر والتي تُقاس منها بقية المجالات البحرية الأخرى.

المياه الداخلية هي تلك المياه التي تقع على الجانب المواجه للبر من خط

المياه الداخلية العمانية

الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي وبقية المجالات البحرية الأخرى للدولة كما نصت عليه المادة 5 (1) من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة: "تُعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة". وهذا ما أكدت عليه المادة 8 (1) تحت عنوان المياه الداخلية من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بإستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة".

ويتضح من الفقرة 8 (1) من إتفاقية 1982 المذكورة أعلاه أنها وضعت مبدأً عاماً وإستثناء، ويخص الإستثناء المياه الأرخيلية التي تنظمها نصوص لاحقه في الجزء الرابع من الإتفاقية، وقد أقصتها المادة من المبدأ العام الذي يهم المياه الداخلية وتحديدها.

أما في القانون الوطني العماني فالمياه الداخلية لسلطنة عمان فهي كما حددتها المادة الثالثة من المرسوم السلطاني رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10، حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾: "تشمل المياه الداخلية لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان".

فيما يتعلق بتحديد المياه الداخلية، فقد نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون

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

مقدمة المياه الداخلية العمانية

البحار لعام 1982 كسابقتها لعام 1958 على طريقتين لتحديد المياه الداخلية وهما خط الأساس العادي وخطوط الأساس المستقيمة وأجازت للدولة الساحلية الجمع بين الطريقتين في تحديد مياهها الداخلية. كما جاء في المادة 14 بعنوان الجمع بين طرق تحديد خطوط الأساس: "يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعاً بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب الظروف المختلفة".

وقد إختارت عمان الجمع بين الطريقتين في تحديد مياهها الداخلية، وذلك بخط الأساس العادي بناءً على الفقرة (ب) من المادة الثانية من المرسوم رقم 81 / 15 بتاريخ 10 / 2 / 1981، وخطوط الأساس المستقيمة بناءً على المادة (ج) من نفس المرسوم وكذلك المرسوم رقم 38/82 بتاريخ 20 / 5 / 1982، وإعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بتاريخ 1 / 7 / 1982.

وخطوط الأساس بنوعها العادي والمستقيم هي عبارة عن الحدود الخارجية بالنسبة للمياه الداخلية. أما حدودها الداخلية فهي منطقة الساحل من اليابسة إلى أعلى المد.

وهذه المنطقة من الساحل والتي هي الحدود الداخلية للمياه الداخلية فإن القانون العام الداخلي هو الذي ينظمها، وعادةً ما ينظمها في بعض البلدان مثل تونس ما يطلق عليه "قانون الملك العمومي البحري"⁽¹⁾ ولا يوجد في عمان

1. القانون عدد 73 لسنة 1995 المؤرخ في 24/7/1995، المتعلق بالملك العمومي البحري والمنشور في الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 61 المؤرخ في 1/8/1995 ص.ص. 1708 - 1710، وهو بديل للأمر العليّ المؤرخ في 24/9/1885 والذي نظم الملك العمومي البحري في تونس لأول مرة. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا القانون صدر مباشرةً بعد القانون عدد 72 لسنة 1995 المؤرخ في 24 / 7 / 1995 والمتعلّق بإحداث وكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي والمنشور بنفس الرائد الرسمي ص.ص. 1707 - 1708.

المياه الداخلية العمانية

قانون مماثل. أما حدودها مع الدول ذات السواحل المتلاصقة فلا القانون الدولي أو القانون الوطني نظمها.

أما النظام القانوني للمياه الداخلية فيستند إلى أصل عرفي قديم في القانون الدولي يقوم على مبدأ خضوعها لسيادة الدولة الساحلية بإعتبارها جزءاً من إقليم الدولة. وتمارس الدولة الساحلية كافة الإختصاصات النابعة من السيادة⁽¹⁾، فهي تنفرد بتنظيم أحكام رقابتها الإدارية والتشريعية وولايتها القضائية على هذه المياه في جميع الأوقات وتمنع أي خرق لشروط الدخول إليها.

وهذه المعاملة للمياه الداخلية كجزء متمم لأراضي الدولة سائدة منذ القرن السابع عشر⁽²⁾، والنظام القانوني الذي يحكمها موزع بين القانون الوطني للدولة الساحلية في أغلب الأمور والقانون الدولي العام في بقية الأمور⁽³⁾. وهذه الأخيرة تعالج بعض المسائل في القانون الدولي للبحار⁽⁴⁾.

وتم تقنين هذا المبدأ العرفي بمقتضى إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة⁽⁵⁾. وقد أعادت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تأكيد هذا المبدأ في مادتها 2 (1) حيث نصت:

1¹ - تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو

1. Churchill (R.R.) and Lowe (A.V.), The Law of the Sea, second edition, Manchester University Press, U.K., 1991 ., p. 51

2. Ibid, p.51.

3. Vukas (Budislav), Sea Boundary Delimitation and Internal Waters, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah, Edited by Tafsir Malic Ndiaye and Rudiger Wolfrum, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Netherlands, 2007, p. 553.

4. Ibid, p. 554.

5. Churchill and Lowe, op.cit P.51

مقدمة المياه الداخلية العمانية

مياها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي⁽¹⁾. لكن سنرى لاحقاً في دراسة للمياه الداخلية، أن هذا الرأي قابل للنقد باعتبار وجود قيود على سلطة الدولة على هذه المياه.

أما بالنسبة لسلطنة عمان، فهي دولة ساحلية يتكون إقليمها من مجالين بري وبحري بالإضافة إلى الجوي الذي يعلوهما وهي تتميز بموقع بحري إستراتيجي تطل من خلاله على ثلاثة بحار هي بحر العرب و بحر عمان والخليج العربي، وتشرف على مضيق هرمز الحيوي، وتمر بمجالاتها البحرية خطوط الملاحة في غرب المحيط الهندي.

إن من مقومات الدولة هي السيادة على إقليمها البري والجوي والبحري. والسيادة، كما سبق تفصيل لها في مقدمة عمان وقانون البحار، هي: "ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية مطلقة وإنفرادية على جميع الأشخاص والأماكن"⁽¹⁾. ومعناه أن تتمكن الدولة تقرير ما تراه مناسباً وتنفيذه في المجال الداخلي والخارجي⁽²⁾.

وإذا كان التقديم لمفهوم السيادة على النحو المذكور ينطبق بإمتياز على إقليم الدولة البري وما فوقه من فضاء جوي حتى في صورة وجود بحر داخلي

1. 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 والإنضمام 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.

2. نفس المرجع، ص 172.

المياه الداخلية العمانية

أو بحيرة، فإن الأمر يختلف في سيادة الدولة الساحلية على مجالاتها البحرية، فكلما إقتربنا من الساحل كلما قويت قوانين سيادة الدولة الساحلية على تلك المجالات، وكلما إبتعدنا عن الساحل إنحسرت أو قلت سيادة الدولة لفائدة باقي أشخاص القانون الدولي.

إن سيادة عمان على المياه الداخلية بطبيعة الحال هي أقوى من سيادتها على كل مجال بحري آخر وكلما بعدنا عن اليابسة قلت إلى أن تتلاشى في البحر العالي إلا فيما يتعلق بالسفن التي تحمل علمها. إلا أن هذه السيادة تتجاذبها سيادة دولة علم السفينة المرتادة للموانئ والمرافئ العمانية.

إن المياه الداخلية العمانية ذو أهمية إستراتيجية كبيرة وبالأخص المياه الداخلية المحيطة بمضيق هرمز، ومن الأمثلة على ذلك أن هنالك بعض الدراسات، كما سنرى لاحقاً، تشير إلى أنه يمكن شق قناة تربط بحر عمان بالخليج العربي تعبر هذه المياه لتكون مدخل آخر للخليج العربي مع مضيق هرمز، لذلك فإن تجاذب السيادة حول هذه المياه بين سلطنة عمان والدول الإقليمية والقوى الدولية كبير وذلك في مسألتين تحديدها ونظام المرور خلالها.

ففيما يتعلق بالتحديد فإن المياه الداخلية العمانية المحددة بخطوط أساس مستقيمة، كما سنشرحه لاحقاً، كانت محل إحتجاج من قبل الولايات المتحدة الأمريكية لدى الحكومة العمانية. أما فيما يخص المرور فيها فإنه هو أيضاً محل جدال بين سلطنة عمان وبعض الدول كالولايات المتحدة من جهة، وعدم تطابق بين القوانين الوطنية العمانية ومقتضيات إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 من جهة أخرى.

مقدمة المياه الداخلية العمانية

ويتوافق ترتيب مجئ دراسة المياه الداخلية، كأول كتاب في موسوعة عمان وقانون البحار، مع المنهجية المتبعة وهي تتعلق بدراسة هذه المجالات من جانب القانون الدولي للبحار وما يعطيه لسلطنة عمان من سيادة وسلطة على مجالاتها البحرية. فالمياه الداخلية هي أكثر هذه المجالات يكون لعمان سلطة وسيادة عليها، حيث يتفق أغلب فقهاء القانون الدولي على أن سلطة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية بخلاف سلطتها على بحرها الإقليمي وبقية مجالاتها البحرية الأخرى مطلقة توازي في ذلك سلطتها على إقليمها البري.

إن كتاب المياه الداخلية لسلطنة عمان هو باكورة موسوعة من الكتب عن البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الإقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأخيراً الحدود البحرية للسلطنة.

إن هذه الموسوعة من الكتب ومن ضمنها كتاب المياه الداخلية العمانية كانت في البداية أطروحة دكتوراة قدمها المؤلف في جامعة المنار بتونس عام 2012 بعنوان: "عمان وقانون البحار، دراسة لمجالاتها البحرية".

تم الإعتماد في دراسة المياه الداخلية العمانية في هذا الكتاب منهجاً تحليلياً وصفيّاً ثم تمّت مقارنة القوانين الوطنية العمانية مع قوانين دول الجوار وقوانين بعض الدول الأخرى مثل تونس من جهة ومقارنة هذه القوانين العمانية مع مقتضيات القانون الدولي للبحار وبالأخص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك بهدف الإجابة على الإشكالية القانونية وهي كيف تمارس سلطنة عمان سيادتها وسلطتها على مياهها الداخلية من خلال القانون الدولي للبحار ومن زاوية نظر نقطة إرتكازها السيادة العمانية على هذه المياه؟

المياه الداخلية العمانية

وللإجابة على هذه الإشكالية فإن هذا الكتاب يحاول دراسة المياه الداخلية العمانية وذلك بالوقوف على مسافة تكون أقرب للموضوعية وذلك بتناول إشكالياتها ومحاولة الإحاطة بمختلف جوانبها بحيث يتدرج بالقارئ من خلال تحديد الإطار المكاني للمياه الداخلية العمانية (باب أول)، وإنهاء بالنظام القانوني الذي يحكمها (باب ثان).

الباب الأول

حدود المياه الداخلية العمانية

نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على طريقتين لتحديد المياه الداخلية هما خط الأساس العادي وخطوط الأساس المستقيمة، وأجازت للدولة الساحلية الجمع بين الطريقتين في تحديد مياهها الداخلية.

وذلك كما جاء في المادة 14 بعنوان الجمع بين طرق تحديد خطوط الأساس: "يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعاً بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب الظروف المختلفة".

وقد إختارت عمان الجمع بين الطريقتين في تحديد مياهها الداخلية، وذلك بخط الأساس العادي بناءً على الفقرة (ب) من المادة الثانية من المرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10، وخطوط الأساس المستقيمة بناءً على المادة (ج) من نفس المرسوم وكذلك المرسوم رقم 82/38 بتاريخ 1982/5/20، وإعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بتاريخ 1982/7/1 والتي سيتم مناقشتها لاحقاً.

وخطوط الأساس بنوعها العادي والمستقيم التي تستخدم في تحديد المياه الداخلية في مختلف الأحوال سواء على إمتداد الساحل، كما جاء في المادة 5 من الإتفاقية المذكورة، أو في حالة الجزر فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، كما نصت عليه الفقرة 6، أو في حالة مصاب الأنهار

المياه الداخلية العمانية

والذي قننته المادة 9، أو في حالة غلق الخلجان والذي تناولته المادة 10، أو في حالة الموانئ والمراسي والذين أُنْتِ بنظامها المادتين 11 و12، أو في حالة المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر والتي تناولته المادة 13، وأخيراً جاءت المادة 7 بنظام خطوط الأساس المستقيمة.

وليس كل هذه الحالات متواجدة في عمان، وسنتناول ما هو موجود منها بالتفصيل لاحقاً.

وخطوط الأساس بنوعها هي عبارة عن الحدود الخارجية بالنسبة للمياه الداخلية، أما الحدود الداخلية والتي هي منطقة الساحل من أعلى المد فإن القانون العام الداخلي وليس القانون الدولي هو الذي ينظمها. وعادةً ما ينظم منطقة الساحل في بعض البلدان مثل تونس قانون الملك العمومي البحري⁽¹⁾ ولا يوجد في عمان قانون مماثل.

ويُعتبر خط الأساس ظاهرة قانونية هامة للدولة، فالمياه المواجهة لليابسة من ناحية خط الأساس تعتبر مياهاً داخلية للدولة الساحلية أما المياه باتجاه البحر من خط الأساس فتعتبر بحراً إقليمياً⁽²⁾. فقد نصت عليه المادة 8 (1) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحت عنوان المياه الداخلية:

1. القانون عدد 73 لسنة 1995 المؤرخ في 1995/7/24، المتعلق بالملك العمومي البحري والمنشور في الرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 61 المؤرخ في 1995/8/1 ص.ص. 1708-1710، وهو بديل للأمر العليّ المؤرخ في 1885/9/24 والذي نظم الملك العمومي البحري في تونس لأول مرة. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا القانون صدر مباشرة بعد القانون عدد 72 لسنة 1995 المؤرخ في 1995/7/24 والمتعلق بإحداث وكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي والمنشور بنفس الرائد الرسمي ص.ص. 1707 - 1708.

2. نجم (د. عبد العزيز عبد الغفار)، تحديد الحدود البحرية وفقاً للإتفاقية الجديدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، ط 2، 2007، ص 10.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية العمانية

”باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع“ تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة“. وهو نفس الحكم الوارد في المادة 5 (1) من إتفاقية 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

أما في القانون الوطني العماني فقد حددت عمان مياهها الداخلية بخطوط أساس عادية (فصل أول)، وبخطوط أساس مستقيمة (فصل ثان).

الفصل الأول

حد أدنى الجزر كخط أساس عادي

يشير المصطلح عادةً إلى خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي عندما كانت الإتفاقيات الدولية وفقهاء القانون الدولي يعاملان خط الأساس كجزء من البحر الإقليمي، عندما كان البحر الإقليمي المجال الوحيد للدولة الساحلية، أما الآن وبعدما أصبحت خطوط الأساس تُقاس منها بقية المجالات البحرية الأخرى للدولة الساحلية، فبدأت معالجته كموضوع مستقل في القانون الدولي للبحار⁽¹⁾. وبالتالي كلما إستطاعت الدولة مد هذه الخطوط في إتجاه البحر تمكنت من توسيع مجالاتها البحرية، ومد تشريعاتها الوطنية على هذه المياه⁽²⁾. ونصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 5 على أنه: ”بإستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الإتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على إمتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات القياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية“. وأوردت المادة أعلاه مبدأً عاماً وإستثناء عند الحديث عن خطوط الأساس العادية. المبدأ العام هو إستخدام حد أدنى الجزر لقياس عرض البحر الإقليمي

1. Churchill and Lowe, op. cit., p. 26.

2. Evans (Malcolm D.), International Law, Oxford, Oxford University Press, first edition, 2003, p. 624

وكذلك أنظر:

Shaw (Malcom.N.), International Law, fourth edition, Cambridge, U.K., Cambridge University Press, A groitius Publication, 1997, P.395

الباب الأول: حدود المياه الداخلية العمانية

والإستثناء لم توضحه المادة ولكن يُفهم منه ومن خلال المواد الأخرى في الإتفاقية أنه خطوط الأساس المستقيمة والتي سيتم تناولها في الفصل الثاني. والمبدأ العام الذي هو إعتداد حد أدنى الجزر كمعيار لقياس عرض البحر الإقليمي وإن كان يركّز إهتمامه على خط الأساس المواجه لعرض البحر لقياس البحر الإقليمي إلا أنه بدراسة ذات الخط عند مواجهته لليابسة أو للبر فهو يحدد حدود المياه الداخلية للدولة. إلا أن الإتفاقية لم تورد تعريفاً إضافياً لخط الأساس العادي وإكتفت بالإشارة إلى أنه حد أدنى الجزر.

ويحيلنا مصطلح "حد أدنى الجزر" إلى مفهوم فلكي طبيعي جغرافي يرتكز على "المد والجزر"⁽¹⁾، وهو أعلى إرتفاع وأدنى إنخفاض للمياه⁽²⁾.

وحسب المادة 5 المذكورة فإن حد أدنى الجزر تبينه الخرائط البحرية. ويمكن تعريف الخرائط البحرية (chart) بأنها الخارطة التي يستخدمها الملاحون والمسافرون بحراً وذلك للتعرف على المواقع (positions)، والمكان المقصود (destination)، وأفضل الطرق بينهما⁽³⁾، وتحدد أعماق المياه والمرتفعات التي

1. تحدث هذه الظاهرة على المياه وهي عبارة عن إرتفاع وإنحسار. تسبب الشمس والقمر هذه الظاهرة بفعل جاذبيتها، حيث تعمل قوة الجاذبية بين جسمين وفق كتلة كل منهما والمسافة بينهما. عندما يكون المحيط أقرب ما يكون إلى القمر ينجذب إليه أكثر من الأرض الواقعة تحته فيرتفع الماء مكوناً الأمواج بحيث لا يزيد هذا الإرتفاع عن نصف ياردة ودورة الأرض في الفضاء تحدث إرتفاعاً مشابهاً في الطرف الآخر من الكرة، وكلما دارت الأرض حول محورها فإن الأمواج تنتقل حول العالم وتسبب المد والجزر. ويظهر المد مرتفعاً عندما يكون القمر مكتملاً وجديداً ويسمى بالمد الربيعي، أما الجزر فيحدث عندما يكون القمر في الربع الأول والثالث. أنظر: الموسوعة العلمية الميسرة للفتيان والفتيات، ترجمة يوسف الشريف، طرابلس، مجلس تنمية الإبداع، د. د، ص 306.

2. كتاب عمان البحري 2008، المكتب الهيدروغرافي الوطني بالبحرية السلطانية العمانية مسقط 2008، ص 2-1

3. العزيزي (هاني عبد الرحيم)، الخرائط البحرية، مجلة جند عمان، العدد 363، 1 / 2 / 2007، مسقط، سلطنة عمان، وزارة الدفاع، ص 42.

المياه الداخلية العمانية

تنحسر عنها المياه، والمناطق المحظور الدخول إليها، والممرات المؤدية إلى الدخول إلى الموانئ، وتواجد المنائر الإرشادية، وخط حد أدنى الجزر، وخط حد أعلى مد وتظهر كذلك مظاهر الشاطئ مثل الجزر والصخور.

ولكن الخرائط المشار إليها في المادة 5 من الإتفاقية هي خرائط يجب أن يتوفر فيها شرط أساسي وهو أن تكون من الخرائط ذات المقياس الكبير والمُعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية.

والخريطة ذات المقياس الكبير هي التي تسمح بإظهار المزيد من التفاصيل، كما أنها تستكمل عادةً عندما تحصل تغيرات بسيطة لا يمكن إدخالها على الخرائط ذات المقياس الأصغر⁽¹⁾.

والإتفاقية لم توضح ما هو المقياس⁽²⁾ المعتمد وإكتفت بأنه كبير وهذا ما يبين غموض الإتفاقية في العديد من موادها. وقد تكون المقاييس الكبيرة التي تقصدها تتراوح بين 1: 50000 و1: 200000⁽³⁾.

1. قانون البحار، خطوط الأساس: دراسة الأحكام ذات الصلة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دائرة شؤون المحيطات وقانون البحار، الأمم المتحدة، نيويورك، 1989، ص.4، وسيشار له لاحقاً بقانون البحار، خطوط الأساس.

2. إن مقياس خريطة بحرية معينة هو تعبير عن العلامة الموجودة بين مسافة معينة على سطح الأرض والطول الذي يمثل تلك المسافة على الخريطة. فخريطة مقياسها 1: 10,000 أكبر من خريطة 1: 20,000. والمنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) وضعت دليلاً بمقياس الخرائط حسب الاختصاص، فالمقاييس للخرائط البحرية والموانئ والمرافئ والسحب فيها 1: 10,000 أو أكبر ولمداخل الموانئ والممرات البحرية 1: 20,000 أو أكبر وللמناطق الساحلية التي أعماقها تتراوح بين 30 - 200 متراً 1: 50,000. أنظر:

IHO standards for Hydrographic surveys and Classification Criteria for Deep sea Sounding, special Publication, No. 44.

3. قانون البحار، خطوط الأساس، م. س، ص 6.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية العمانية

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 16 من الإتفاقية التي تشير إلى الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية لم تشر إلى مقياس الحجم الكبير كما نصت عليه المادة 5 وإكتفت بوصفها أنها خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة. لكن المادة 5 أكدت أيضاً أن هذه الخرائط ذات المقياس الكبير يجب أن يكون معترفاً بها من قبل الدولة الساحلية. ولم تقدم تعريفاً لهذا الإعتراف أو تحديداً لكيفيته، ولكنها جعلته شرطاً وذلك إحتراماً لسيادة الدولة. وهذا الإعتراف في القانون الدولي إما أن يكون ضمناً أو صريحاً. فإما أن تقوم الدولة بإصدار خرائطها البحرية بنفسها أو أنها تختار تلك الخرائط التي تصدر من قبل الدول الأخرى وترى فيها أنها تبين وتوضح أصدق تعبير عن تشكيلة سواحلها ومصالحها الخاصة فيما يتعلق بخط أدنى الجزر الذي هو خط الأساس الذي يُقاس منه بحرها الإقليمي ومجالاتها البحرية الأخرى.

أما عند تحديد أي من الحدود البحرية بين دولتين أو أكثر فلا بد من الإتفاق على خارطة بحرية تكون معترف بها من قبل الدولتين، كما هو الحال عند تحديد حدود الجرف القاري بين سلطنة عمان وإيران عام 1974 فقد تم الإتفاق على الخارطة الأدميرالية البريطانية رقم (2888) لتكون المرجع والتي توضع عليها نقاط الحدود الناشئة عن الإتفاقية⁽¹⁾.

وبما أن خط أدنى الجزر مصطلح طبيعي وقانوني، فسيتم تناوله في مفهومه الطبيعي (مبحث أول)، ومفهومه القانوني (مبحث ثان).

1. المادة 3 من إتفاقية الجرف القاري بين سلطنة عمان وإيران عام 1974.

المبحث الأول المفهوم الطبيعي لحد أدنى الجزر

إن مفهوم حد أدنى الجزر هو مفهوم طبيعي تقني يُستخدم في القانون الدولي للبحار وكذلك في القانون العام في تحديد الحدود. ففي القانون الدولي للبحار يُستخدم هذا المفهوم في تحديد خط الأساس العادي الذي يُقاس منه البحر الإقليمي للدولة الساحلية. فقد بدأ استخدامه كخط أساس يتبلور شيئاً فشيئاً في العرف الدولي ابتداءً من القرن الثامن عشر. ففي عام 1745 حددت الدنمارك إتساع منطقتها المحايدة بأربعة أميال بحرية تُقاس من (خط الشاطئ)⁽¹⁾. وتعتبر المعاهدة الأنجلو- فرنسية لمصايد الأسماك المعقودة عام 1839 أول معاهدة تشير إلى خطوط الأساس وتصف حد (أقصى الجزر) بأنه خط الأساس العادي الذي يُقاس منه البحر الإقليمي والذي كان يوصف بخط الأساس⁽²⁾.

وقد تم الأخذ به في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومن قبلها في إتفاقية 1958. ففي المادة 5 من إتفاقية 82، وهي مشابهة لما جاء في المادة 3 من إتفاقية 58، تم تبنيه كخط الأساس العادي. أما في المادة 13 من إتفاقية 82 ومن قبلها المادة 11 من إتفاقية 58 فتم الأخذ به لتحديد المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر.

1. نجم، م. س، ص 17.

2. قانون البحار خطوط الأساس، م. س، ص ح.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

أما في القانون العام فإن حد أدنى الجزر تستخدمه بعض الدول كحد للتفريق بين الملكية العامة للدولة (الملك العمومي البحري) والملكية الخاصة⁽¹⁾ وإن كان في الحالة الأخيرة فإن حد أعلى المد هو الأكثر شيوعاً⁽²⁾. لكننا سنقتصر حديثنا على استخدام مفهوم حد أدنى الجزر في القانون الدولي للبحار دون استخدامه في القانون العام.

ومما يجدر ذكره أن حد أدنى الجزر يختلف باستمرار نظراً للعديد من العوامل التي سيتم الحديث عنها مثل العوامل الطبيعية كتآكل الشواطئ التي تؤخر حد أدنى الجزر إلى الخلف والظمي وإستصلاح البحر اللذين يغيران هذا الحد بطريقة عكسية أي مده في إتجاه البحر.

وسيتم تناول المفهوم الطبيعي لحد أدنى الجزر بصفة عامة (مطلب أول)، وتطبيقه في عمان (مطلب ثاني).

1. Kapoor (D.C.) and Keer (Adam J.), Technical Review of Geodetic, Hydrographic, Cartographic and Geological factors, A guide to maritime boundry delimitation, Toronto, Canada, The Carswell Company Ltd., 1986, p.17.

2. Reisman (W. Michael) and Westerman (Gayl. S.), the development of the concept of baseline, Straight baseline in maritime boundry delimitation, New York, USA, St. Martin's Press, 1992, p. 9.

وللمزيد من التفاصيل عن هذا التقسيم بين الملكيتين أنظر: العياري (جمال)، الملك العمومي البحري، تونس، المعهد الأعلى للقضاء، 1998 - 97.

المطلب الأول

المفهوم العام

إن حد أدنى الجزر هو نتيجة لظاهرة المد والجزر المعروفة، وهي تتعاقب مرتين في اليوم على الشاطئ سواء بإنحسار المياه أو إرتفاعها. وأن أدنى حد للجزر وأعلى إرتفاع للمد يختلف بإختلاف السواحل والعوامل المرتبطة بالظاهرة نفسها نتيجة لتأثير جاذبية كل من الشمس والقمر على سطح المياه على الأرض. وتختلف الدول في أخذها بأي من هذه المستويات كحد لخط الأساس العادي: حد أعلى المد، حد أدنى الجزر، بمتوسطهما، أو بأي حد إذا كان المستوى في شواطئها يختلف في كل مرة عن الأخرى في اليوم الواحد. ومن هنا جاء عدم الإتفاق على تحديد موحد مقبول من جميع الدول لمفهوم حد أدنى الجزر كأساس لخط الأساس العادي.

الساحل هو منطقة وليس خطاً، وموضع إلتقاء البحر بالبرّ يختلف من وقت لآخر لعدد من الأسباب مثل الترسيب، التعرية، الزلازل، حجم البراكين، الأمواج العالية (تسونامي)، إزدیاد منسوب البحار نتيجة ذوبان الثلوج، بالإضافة إلى العوامل الجوية مثل الرياح، إختلاف الضغط، درجة حرارة المياه، وسرعة التيارات البحرية⁽¹⁾. وبالتالي فإن خط أدنى الجزر بما أنه يعتمد على هذه العوامل يتغير

1. أنظر في ذلك

Aurrocoechea (I.) and Pethick (J.S.), The coastline, its physical and legal definition, International Journal of Estraine and Coastal Law, Vol. 1, No. 1, February 1986, London, Graham Trotman, 1986, p.p 29- 30.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

مما ينتج عنه تغير في خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي والذي هو ظاهرة قانونية تعتمد على هذه العوامل الطبيعية.

إلا أن العامل الأهم هو ظاهرة المد والجزر وهي التي سيقصر الحديث عنها عند تفسير وتقديم تعريف لحد أدنى الجزر. وبما أن ظاهرة المد والجزر بدورها تعتمد على العديد من العوامل مثل عمق المياه وبُعد مركز الموجة في البحر وشكل الشاطئ العام⁽¹⁾. فإن خط أدنى الجزر يختلف من مكان إلى آخر ومن وقت إلى آخر.

يتكون المد والجزر من جاذبية كلٍّ من الشمس والقمر على سطح البحر، ويختلف أعلى مد وأدنى جزر على الموقع النسبي والزمان لكل من الشمس والقمر والأرض بالنسبة للآخر ففي بداية الشهر القمري تكون كلٌّ من الشمس والقمر على خط واحد بالنسبة للأرض وفي هذه الحالة تكون جاذبية كل منهما على سطح الماء تساعد الأخرى مما ينتج عنه أن أعلى مد للمياه يكون الأكثر ارتفاعاً وأدنى جزر يكون الأدنى مستوى، ويطلق على هذه الحالة (بالمَد الربيعي spring tide) وبعد مرور سبعة أيام ونصف أي ربع الشهر القمري تكون كلٌّ من الشمس والقمر متقابلين على سطح الماء وتقلل جاذبية كل منهما الأخرى مما ينتج عنه أن المد والجزر لا يصل أيٍّ منهما إلى أعلى أو أدنى مستوى، هذه الحالة تسمى (بالمَد المحاقي neap tide). يتكرر (المد الربيعي) في الربع الثاني عندما يكون القمر بدرًا. و(المد المحاقي) في الربع الثالث⁽²⁾.

1. Ibid P. 29

2. Reisman and Westerman, op.cit, pp. 7- 8.

المياه الداخلية العمانية

ونظراً لأن المد والجزر يحدثان مرتين في اليوم صباحاً ومساءً يكون هنالك أدنى جزر مرتين وأعلى مد مرتين في كل يوم تكون متعادلة أحياناً في المستوى على بعض الشواطئ وتكون أحياناً أخرى مختلفة على البعض الآخر بين أعلى مد في الصباح عن أعلى مد في المساء، وكذلك بين أدنى جزر في الصباح عن أدنى جزر في المساء. هذا الاختلاف يحدث لطبيعة الشواطئ ومن الضروري للدولة إستنتاج هذا الفرق بين أعلى مدّين وأدنى جزرين عندما تريد تحديد حد أدنى الجزر كبداية لخط الأساس العادي لقياس مجالاتها البحرية. وأغلب الدول تأخذ المتوسط من هذه المقاسات التي تعتمد في قوانينها بشأن خط الأساس العادي. على أن يكون متوسط حد أدنى المياه هو متوسط كل مشاهدات مستوى الماء في نفس المكان على مدى 18,6 عام⁽¹⁾.

وهنالك العديد من التعاريف التي تستخدمها الدول في تحديد هذا الخط⁽²⁾ وتبناها في قوانينها الوطنية مثل:

Mean low water springs (MLWS), Mean Lower low water (MLLW), Mean low water Neaps (MLWN), Lowest Astronomical Tide (LTA), Indian spring low water (ISLW). Lower low water large Tide (LLWLT).

ويمكن إيجاز تعريف لحد أدنى الجزر من الجانب الطبيعي على أنه "أقل مستوى للجزر يصل إليه مستوى البحر مقارنةً بالأرض"⁽³⁾.

1. Reisman and Westerman, op.cit, p 10.

2. Kapoor and Keer, op.cit, p.18

3. Aurrocoechea and Pethick, op.cit, p.32

المطلب الثاني

المفهوم المستخدم في عمان

جرى عمل الدول كما رأينا في المطلب الأول على تبني معايير مختلفة لقياس حد أدنى الجزر. وقد أخذت سلطنة عمان بمعيار أدنى مستوى فلكي للجزر⁽¹⁾ (Lowest Astronomical Tide) الذي يتم التنبؤ به تحت الظروف المناخية المعتدلة، كمستوى إسناد للخارطة البحرية (Chart Datum) لتحديد خط الأساس العادي، وهذا يناسب طبيعة السواحل العمانية التي تشهد عدم التساوي في الارتفاع والانخفاض اليومي للمد والجزر⁽²⁾ (Diurnal inequality) والتي تمتد على بحر العرب وبحر عمان والخليج العربي.

فمحطات قياس المد والجزر في عمان تصنف إلى ثلاث مستويات وهي :

1 - محطات قياسية: وهي توجد في الموانئ الكبيرة والتي يتم بها رصد حركات المد والجزر لمدة سنة أو أكثر وتحسب فيها توقعات أعلى إرتفاع وأدنى إرتفاع للمياه عند أقرب دقيقة. وهي توجد في كل من: ميناء صلالة، جزيرة مصيرة (رأس حلف)، مرفأ قلهاة للغاز المسال، ميناء السلطان قابوس بمسقط، قاعدة سعيد بن سلطان في ودام، ميناء خصب.

1. كتاب عمان البحري 2008، م.س، ص 1-1.

2. نفس المرجع، ص 1-2. يتراوح الفرق بين أعلى إرتفاع وأدنى إنخفاض للماء ما بين المتر في الجنوب على الحدود مع اليمن والمترين في شمال خليج عمان وأن المستوى المتوقع يتراوح بين أقل وأعلى أو أدنى مستوى فلكي بين (2) متراً في الجنوب إلى (3) متراً في الشمال.

المياه الداخلية العمانية

2 - محطات ثانوية: وهي الموانئ والمرافئ التي يتم فيها رصد بيانات المد والجزر لمدة شهر وتحسب فيها إرتفاعات المد والجزر كل ساعة. في كلٍ من: ضلكوت - مرباط - الحلاّنيه - لكبي - رأس مدركه - لاشخره - صور - قريات - بندر الخيران - سداب - خور مسقط - ميناء الفحل - صحار - شناص - دبا البيعة - ليما - خور القبوى - نجا.

3 - محطات صغيره حيث يتم تطبيق إختلافات الوقت والإرتفاع من أقرب ميناء قياس توجد في: الشويمية - سراب - محوت - خليج مصيرة - خليج الحجر - بحر المكلا - رأس الشجر - بمة - ضباب - دغمر - بندر حصه - مرسى المرجان - بيت البركه - السوادي - الخابوره - صحم - رأس دله - خور حبلين - ديدمار - خور شام.

لابد لأي دولة ساحلية من تبني معيار معين لقياس حد أدنى الجزر لديها وأغلب الدول تتبنى حد أدنى الجزر لميزته الواضحة على حد أعلى المد لأنه يعطي الدولة مساحة عرض أكبر لبحرها الإقليمي وبقية مجالاتها البحرية من جانب ومن جانب آخر فإنه يدخل مزيداً من البحر في المياه الداخلية التابعة لها.

وحد أدنى الجزر على إمتداد الشاطئ حقيقة قائمة مهما كانت المعلومات في الخرائط - وكذلك فإن البحر الإقليمي قائم حتى وإن لم يتم إختيار أي حد أدنى الجزر أو لم يتم إقرار أي خريطة بحرية بصفة رسمية⁽¹⁾. غير أنه من أجل

1. قانون البحار، خطوط الأساس، م. س، ص 4.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

تنفيذ القوانين يجب تحديد موقع الحدود الخارجية للمياه الداخلية و للبحر الإقليمي، وهذا يتطلب توفر خرائط تبين حد أدنى الجزر.

وقد تبنت عمان معياراً لها لقياس حد أدنى الجزر على شواطئها وأصدرت التشريعات اللازمة لتطبيق حد أدنى الجزر وأطلقت عليه "حد أدنى خط المياه"، كخط أساس عادي لقياس عرض بحرهما الإقليمي كما جاء في المرسوم 81/15 بتاريخ 10 / 2 / 1981.

ويلاحظ أنها استخدمت مصطلح "حد أدنى خط المياه" عند الإشارة إلى استخدام خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي، بدلاً من مصطلح "حد أدنى الجزر" الوارد في المادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و"خط مياه الجزر المنحسرة" الوارد في المادة 3 من إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958 وإذا كانت التعابير في المصطلحات الثلاثة مختلفة إلا أن المعنى واحد وهو أن أدنى خط المياه هو نفسه خط الجزر المنحسرة وهو نفسه حد أدنى الجزر. إذ أن الجزر هو أدنى مستوى تصل إليه المياه على شاطئ البحر فلا خلاف بينها. وهذا المصطلح هو المصطلح السائد في كثير من الدول عند إصداره عام 1981 خاصةً دول غرب أوروبا، ففي فرنسا حسب القانون المؤرخ في 1971/12/24 (Low - Water Line) وهو نفسه في المملكة المتحدة، السويد، البرتغال، قبرص، هولندا، بلجيكا⁽¹⁾.

1. Aurrocochea and Pethick, op. cit., p. 42.

ويستخدم مصطلح (low - water Line) ومصطلح (Low - water mark) كمترادفين. ن م ، ص 35.

المياه الداخلية العمانية

المرسوم السلطاني العماني لم يُعرّف خط الأساس العادي بل إكتفى بالإشارة إليه على أنه حد أدنى خط المياه بينما ورد تعريف له في قوانين بعض الدول ففي تونس مثلاً هو "الخط الذي يلتقي فيه البحر بالبرّ عند أقصى الجزر"⁽¹⁾. وأقصى الجزر الوارد في القانون التونسي وإن اختلف التعبير يعطي نفس معنى حد أدنى خط المياه الوارد في المرسوم السلطاني العماني.

يبقى أيضاً أن ذات المرسوم المؤرخ في 1981/2/10 استخدم مصطلح "خط الأساس" بعدما كان استخدم مصطلح "خطوط القاعدة" في المرسوم السابق المؤرخ في 1977/7/17. بينما بعض الدول الأخرى تستخدم مصطلح "خط القاعدة". كما هو الحال في الإمارات وإيران الدولتين المجاورتين لعمان وهذا يرتبط بالترجمة من الإنجليزية (baseline) والأمر نفسه ينطبق على الفقهاء القانونيين في استخدامهم لأي من المصطلحين.

ويترتب على هذا المصطلح الطبيعي التقني مدلول قانوني سيتم دراسته في المبحث الثاني.

1. الفصل الأول من الأمر عدد 527 لسنة 1973 المؤرخ في 3 نوفمبر 1973 المتعلّق بخطوط الأساس (المنشور بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 41 بتاريخ 1973/11/6 - ص. 1870). وتجدر الإشارة أن هذا الأمر نظم الخطوط الأساسية التي تحدث عنها الفصل الأول من القانون 1073/8/2 المتعلّق بتحديد المياه الإقليمية. وهو القانون المنشور بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 29 بتاريخ 1973/8/7 - ص. 1316).

ويستخدم الأمر المذكور أعلاه عبارة "خط الأساس" في حين نجد عبارة "خط القاعدة" في أحد القوانين التونسية السابقة المنظمة لخطوط الأساس وهو القانون عدد 35 لسنة 1962 المؤرخ في 1962/10/16 (المنشور بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 13 بتاريخ 1962/10/16 ص. 1501) والمتعلّق بتنقيح الأمر المؤرخ في 1951/7/26 الصادر بتحويل التراتيب المتعلّقة بنظام الصيد البحري وتحديد المياه الإقليمية للجمهورية التونسية (يراجع في هذا الصدد الفصل 3 من قانون 1962 المذكور).

المبحث الثاني

المفهوم القانوني لحد أدنى الجزر

بالإنتقال من التحديد الطبيعي والتقني لمفهوم حد أدنى الجزر إلى التحديد القانوني نجد غياب مقياس موحد و مقبول من جميع الدول كما هو مختلف عليه في الجانب الطبيعي والتقني.

فبالرغم من الإجماع في ممارسات الدول والفقهاء الدولي من أن حد أدنى الجزر هو المستخدم في قياس خط الأساس العادي إلا أنه ليس من الواضح أي نوع من أدنى الجزر يُستخدم فممارسات الدول هنا تختلف إختلافاً واضحاً كما أن القانون الدولي للبحار لم يُجمع على تبني أي من هذه الأنواع.

وبما أن هذا المفهوم يختلف من دولة إلى أخرى فسيتم مناقشته في القانون الدولي بشكل عام (مطلب أول)، وتطبيقه في عمان (مطلب ثاني).

المطلب الأول

المفهوم في القانون الدولي

إن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 رغم أنها أشارت إلى حد أدنى الجزر على أنه خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي في ثلاث من موادها: المادة 5 خط الأساس العادي، والمادة 6 الشعاب المرجانية والمادة 13 (1) المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر، إلا أنها لم تُعرّف ما هو مقياس حد أدنى الجزر الذي يجب استخدامه.

وإكتفت بالإشارة إليه “كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية” في مادتها 5. و “كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية” في المادة 6، أما المادة 13 (1) فقد إكتفت بمجرد ذكر أنه يجوز استخدامه كخط أساس لقياس البحر الإقليمي للمرتفعات التي تنحسر عنها المياه.

فالإتفاقية إكتفت بإحالة تحديد حد أدنى الجزر إلى مسؤولية الدولة الساحلية. كما لم تُعرّفه من قبل إتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

أول المحاولات الدولية لإيجاد إتفاق دولي موحد له وتقنيته، كانت عندما

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

طرح على المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) عام 1919⁽¹⁾. ولم تتفق على مقياس موحد له من الناحية الفنية وجرت المحاولة الأولى على المستوى الدولي لتنظيم ممارسات الدول في تعيين خط الأساس الذي يُقاس منه البحر الإقليمي عام 1924 عندما عينت عصبة الأمم لجنة من الخبراء لتقنين قواعد القانون الدولي والتي قدمت تقريرها عام 1926، وتم الإتفاق فيه على أن خط الأساس يجب أن يكون حد أدنى الجزر على طول الساحل⁽²⁾، مما أدى لأن يصبح بعد ذلك مبدأً عاماً في القانون الدولي لقياس البحر الإقليمي، لكن طريقة احتسابه وتعريفه كمفهوم يمكن تبنيه من جميع الدول لم يتم الإتفاق عليه. ويرجع السبب في ذلك لأساليب القياس المتبعة باختلاف التشريعات الوطنية للدول التي تختلف في تبنيها لأي مقياس من حد أدنى الجزر نتيجة إختلاف سواحلها وتنوعها وإلى إختلاف أثر الظواهر الطبيعية التي تؤثر في حد أدنى الجزر على هذه السواحل. ففي قضية المصائد الأنجلو- نرويجية عام 1951 والتي سيأتي الحديث عنها بالتفصيل عند الحديث عن خطوط الأساس المستقيمة. أكدت محكمة العدل الدولية (ICJ) أنه لقياس عرض البحر الإقليمي فإن حد أدنى الجزر هو الذي تم تبنيه في ممارسات الدول بشكل عام مقارنةً بحد أعلى المد أو المتوسط بين المد والجزر⁽³⁾ كما أثير في القضاء الوطني لبعض الدول، ففي الولايات المتحدة الأمريكية أكدت المحكمة العليا في قضية الحكومة الفدرالية مع ولاية كاليفورنيا بأنه يمكن تعريف حد أدنى الجزر العادي (ordinary

1. Kapoor and Keer, op.cit, P.17.

2. Reisman and Westerman, op.cit, p. 11.

3. ICJ Report, Fisheries case (United Kingdom v. Norway), op. cit., p. 128.

المياه الداخلية العمانية

(low-water mark) لمتوسط إنخفاض مستوى الماء (mean low-water) إضافةً إلى ذلك فإن (mean low-water mark) حد أدنى مستوى المياه هو متوسط كل المشاهدات في ذلك المكان على مدى 19 سنة تقريباً⁽¹⁾ (18.6).

أما في بريطانيا فإن (Hydrographic Department of the Admiralty) تبنت "حد أدنى الجزر الفلكي" (Lowest Astronomical Tide) منذ عام 1965 كمقياس أساسي لإستخدامه في الخرائط البحرية لتحديد حد أدنى الجزر. وفي حالة التطبيق الأسترالي فإن المحكمة العليا رأّت بأنه طبقاً للقانون العرفي الدولي فإن خط الأساس لقياس البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر بغض النظر عما إذا كان وضع على الخارطة أو لم يوضع⁽³⁾.

يتبين أن حد أدنى الجزر هو أدنى مستوى يصل إليه الماء على الشاطئ وهذه النقطة هي التي تُستخدم كبداية لخط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي من الجانب المقابل للبحر ولقياس المياه الداخلية من الجانب المقابل لليابسة⁽⁴⁾.

ومما سبق يتضح أن حد أدنى الجزر هو المقياس المتعارف عليه في القانون الدولي في تحديد خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي. ولكن هنالك إختلاف في ممارسات الدول في تبنيها لأي معيار من قياس حد أدنى الجزر، فلكل دولة أسلوبها في قياس هذا الحد. وبالنسبة لعُمان فإن المفهوم القانوني لحد أدنى الجزر سنتناوله في المطلب الثاني.

1. Aurocochea and Pethick, op.cit, PP.37- 38.

2. ibid , p.35

3. ibid , p.35

4. هنالك بعض الدول لا تأخذ بحد أدنى الجزر لتحديد خطوط الأساس بل تستخدم خط أعلى المد.

المطلب الثاني

المفهوم المستخدم في عمان

أوردت الفقرة (ب) من المادة الثانية من المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 وهي التي تنظم خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي العماني حيث نصت: "في ما عدا ما نص هذا المرسوم على إستثناءه، فإن خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي هو حد أدنى خط المياه على إمتداد ساحل الأرض الرئيسية أو الجزر أو الصخور". وبالرغم من إن المرسوم صدر قبل إقرار الإتفاقية فإن هذه المادة جاءت صياغتها متناسقة مع صياغة المادة (5) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاصة بخط الأساس العادي، في أنها أوردت مبدأً عاماً وإستثناء لتعيين خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي. المبدأ العام هو إستخدام حد أدنى خط المياه على إمتداد ساحل الأرض الرئيسية أو الجزر أو الصخور: أما الإستثناء فهو الوارد في فقره (ج) التالية من نفس المادة في المرسوم المذكور والمتعلقة بإستخدام خطوط الأساس المستقيمة. هذا التناقص بين صياغة هذه الفقرة في المرسوم العماني وصياغة المادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة واضح وهذا يدل على أن المشرّع العماني إستفاد من مناقشات الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار وكذلك من إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في مادتها 3.

المياه الداخلية العمانية

المبدأ العام الوارد في المرسوم 81/15 هو تطبيق حد أدنى خط للمياه بصفة رئيسية على ثلاث مناطق وهي:

ساحل الأرض الرئيسية:

غير المستثناة بخطوط أساس مستقيمة، وهذا الساحل يكون أغلب الساحل العماني وهو مستوي في معظمه ليس به إنبعاجات إلا في بعض المناطق مثل المنطقة بين حاسك ومرباط في الجنوب والتي يمكن إستحداث نظام خطوط أساس مستقيمة تصل بين رؤوس الخلجان والجزر والصخور أمامها. وكذلك كان يمكن غلق الخلجان الجغرافية الكبيرة في المنطقة من رأس الحد إلى الحدود مع اليمن جنوباً بخطوط أساس مستقيمة نظراً لما لهذه الخطوط المستقيمة من أثر في مد المياه الداخلية العمانية وبالتالي بقية المجالات البحرية إلى الأمام خاصة في المنطقة المفتوحة في بحر العرب مما كان سيعطي عمان ميزة في تعيين حدودها مع باكستان والهند، وتمديد جرفها القاري مع المنطقة الدولية بما يتجاوز 200 ميل بحري.

ساحل الجزر والصخور:

ينطبق على الجزر والصخور فيما يتعلق بتعيين خط الأساس العادي ما يطبق على سواحل الأرض الرئيسية وهو حد أدنى الجزر وهذا ما أخذ به القانون العماني عندما جعل حد أدنى خط المياه يطبق على الجزر كما هو الحال على ساحل الأرض الرئيسية وربط بين الساحلين بحرف الربط "أو" وهذا يدل على التساوي بالتطبيق حيث أن لفظة (أو) في الفقرة تعني التخيير

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

في تطبيق حد أدنى خط المياه بصفة أصلية أو كمبدأ عام في سواحل الأرض الرئيسية أو الجزر أو الصخور ما لم تدخل هذه السواحل في الإستثناء وهو تطبيق خطوط الأساس المستقيمة.

وهذا المنحنى في القانون الوطني العماني يتفق مع ما جرى عليه العرف الدولي وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 121 بعنوان نظام الجزر. فقد نصت المادة على:

1 - الجزيرة هي رقعة من الأرض متكونة طبيعياً، ومحاطة بالماء، وتعلو عليها في حالة المد.

2 - بإستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (3)، يحدد البحر الإقليمي للجزيرة ومنطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية المنطبقة على الأقاليم البرية الأخرى.

3 - ليس للصخور التي لا تهيب إستمرار السكنى البشرية أو إستمرار حياة إقتصادية خاصة بها، منطقة إقتصادية خالصة أو جرف قاري.

فالمادة 121 أعلاه إشتطت في الفقرة (1)، توفر عنصرين لتعريف الجزيرة هما أولاً أنها تكونت طبيعياً وثانياً أن تبقى فوق الماء في حالة المد. أما الصخور في الفقرة (3)، فإنه ورغم أن الإتفاقية لم تُعرّفها إلا أنها ومن خلال المادة تُعتبر جزيرة إلا فيما إستثنته الفقرة من أنه ليس لها منطقة إقتصادية خالصة أو جرف قاري. ويُفهم من الإستثناء أن لهذه الصخور مياهاً داخلية وبحراً إقليمياً ومنطقة متاخمة كإستنتاج.

المياه الداخلية العمانية

والمادة 121 المذكورة أعلاه أشارت إلى أن البحر الإقليمي للجزيرة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وجرفها القارّي يحدد وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية المنطبقة على الأقاليم الأخرى. ومن المعروف ان خط الأساس في الأقاليم البرّية الأخرى لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر كما نصت عليه المادة 3 من إتفاقية 1958، وكذلك المادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وخطوط الأساس المستقيمة كما جاءت به المادة 4 من إتفاقية 1958 والمادة 7 من إتفاقية 1982.

إن أغلب الجزر المهمة في سلطنة عمان تقع ضمن نظام خطوط الأساس المستقيمة. إلا أن الشواطئ العمانية تتضمن العديد من الجزر والصخور خارج نظام خطوط الأساس المستقيمة وهي جزر صغيرة قريبة من الشاطئ ومتكونة غالباً عن طريق تآكل الشواطئ نظراً لأن الساحل العماني يقع على مواجهة بحار مفتوحة في بحر عمان وبحر العرب اللذين هما جزء من المحيط الهندي وأبعد هذه الجزر عن الشاطئ هي جزيرة (حمر النفور) التي تقع شمال الدقم (قريبة من الحوض الجاف)، وتبعد عن الشاطئ الرئيسي للبر بحوالي 3,23 ميل بحري وطولها 322 متر وعرضها 335 متراً.

ولكن توجد جزر وصخور تقع قريبة من الشاطئ وفي حدود 12 ميل بحري عرض البحر الإقليمي، فإن حد أدنى خط المياه على سواحلها وليس حد أدنى خط المياه على ساحل الأرض الرئيسية المقابل لها هو الحد الذي يُقاس

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

منه عرض البحر الإقليمي العماني⁽¹⁾. وبالتالي فإن لهذه الجزر والصخور دوراً مزدوجاً في دفع البحر الإقليمي وبقية المجالات الأخرى تجاه البحر، وضم مزيد من المياه إلى المياه الداخلية العمانية.

وخطوط الأساس العادية هي إحدى الطريقتين لتحديد المياه الداخلية العمانية، أما الطريقة الثانية فهي خطوط الأساس المستقيمة والتي سنتناولها في الفصل التالي.

1. وذلك حسب القانون الدولي للبحار. ولمزيد من التفاصيل عن نظام الجزر في القانون الدولي، أنظر: الدسوقي (محمد عبد الرحمن)، النظام القانوني للجزر في القانون الدولي للبحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 2001، ص 271. أما عن النظام القانوني للصخور، أنظر:

Lavelle (Roberto), Not quite a sure thing, The Maritime Areas of Rocks and Low-Tide Elevations under the UN Law of the Sea Convention, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 19, No. 1, 2004, p.p. 43- 69

الفصل الثاني

خطوط الأساس المستقيمة

يُقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة لقياس عرض البحر الإقليمي رسم خطوط مستقيمة تصل بين نقاط حد أدنى الجزر على رؤوس التعرجات في ساحل البرّ أو الحواف الخارجية للجزر المتواجدة على طول الساحل أو خطوط مستقيمة تربط بين الرؤوس على ساحل البرّ الرئيسي والحواف على الجزر. وتُعرف هذه النقاط المقامة على حد أدنى الجزر بنقاط الإنعطاف كخط الأساس المستقيم⁽¹⁾ شريطة ألا تنحرف هذه الخطوط عن الإتجاه العام للساحل.

وسنتاول نظام خطوط الأساس المستقيمة في مبحثين: التأصيل في القانون الدولي وإستخدامها في سلطنة عمان لتعيين الحدود الخارجية لبعض أجزاء المياه الداخلية (مبحث أول) وغموض تشريعي لتعيين بعض الأجزاء الأخرى لتلك المياه (مبحث ثان).

1. قانون البحار، خطوط الأساس، م. س، ص 60. والخط المستقيم من الناحية الرياضية هو أقرب خط يصل بين نقطتين.

المبحث الأول

إستخدام خطوط الأساس

إستخدام هذه الطريقة لقياس عرض البحر الإقليمي بدأ منذ فترة طويلة، ففي عام 1604 أمر جيمس الأول ملك بريطانيا برسم خطوط الأساس المستقيمة بين الرؤوس البرية على إمتداد الشاطئ البريطاني مكوناً ما سمي بـ 26 غرفة ملكية (kings chambers)⁽¹⁾. وفي عام 1869 إستخدمت النرويج نظام خطوط الأساس المستقيمة لقياس عرض بحرها الإقليمي، ثم تم تثبيتها في القانون الدولي. وسناقش استخدام خطوط الأساس المستقيمة كحد اساس لقياس البحر الاقليمي في القانون الدولي (مطلب أول)، واستخدامه في سلطنة عُمان (مطلب ثان)

1. نجم، م. س، ص 17 .

المطلب الأول في القانون الدولي

شكّلت حيثيات الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية في قضية مصاد الأنجلو- نرويجية لعام 1951 تشريع قانوني لهذه الطريقة لتحديد قياس عرض البحر الإقليمي في القانون الدولي للبحار. وخلفية القضية هي أن النرويج أصدرت في عام 1935 مرسوماً أكثر تحديداً مما سبقه بخصوص تطبيق نظام الخطوط المستقيمة على إمتداد سواحلها. أدى هذا المرسوم إلى إعتراض المملكة المتحدة مفاده أنه بالرغم من أنها تقرر بإستخدام 4 أميال لقياس البحر الإقليمي النرويجي، إلا أنها لا تتفق على طريقة إستخدام خطوط الأساس المستقيمة، فتم رفع هذه القضية لمحكمة العدل الدولية التي أجازت النرويج في إستخدامها لخطوط الأساس المستقيمة لأن نظام الخطوط المستقيمة الذي يتبع إتجاه الشاطئ ليس خروجاً عن قواعد القانون الدولي. ثم أن المحكمة في حكمها وضعت عدة إعتبارات لإستخدام هذه الطريقة أهمها الروابط الوثيقة التي تربط الإقليم البرّي بالمياه المحصورة بخطوط الأساس والاعتبارات الإقتصادية الناتجة للإستعمال الطويل لهذه المياه، وسرعان ما أخذت بهذا الحكم إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في مادتها 4 ونقلته عنها المادة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

البحار لعام 1982 مع بعض التغييرات البسيطة⁽¹⁾، ونصها: “

1 - حيث يوجد في الساحل إنبعاث عميق وإنقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على إمتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.

2 - حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، يجوز إختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من إرتفاع في حد أدنى الجزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقاً لهذه الإتفاقية.

3 - يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي إنحراف ذي شأن عن الإتجاه العام للساحل ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري إرتباطاً وثيقاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

4 - لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة

1. هذه التغييرات هي :

1 - نقل الفقرة 6 من المادة 4 لعام 58 الخاصة برسم خطوط الأساس المستقيمة على الخرائط والإعلان عنها في المادة 16 من إتفاقية 82.

2 - إضافة الفقرة (2) من المادة 7 المتعلقة بالدلتا بناءً على مقترح الدول التي لها دلتا.

3 - إضافة عبارة (أو) (إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي بإعتراف دولي عام) عند الحديث عن إستخدامات المرتفعات التي ينحصر عنها الماء لرسم خط الأساس المستقيم.

المياه الداخلية العمانية

تعلو دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظى بإعتراف دولي عام.

5 - حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة 1، يجوز أن تؤخذ في الاعتبار، في تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح إقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتاً جلياً بالاستعمال الطويل.

6 - لا يجوز لدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الإقتصادية الخالصة“.

وبينما إقترحت محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية المصايد الأنجلو - نرويجية بأن خطوط الأساس المستقيمة ببساطة هي تطبيق خاص لمبدأ حد أدنى الجزر في إقامة خطوط الأساس فإن كلاً من إتفاقية 1958 و 1982 إعترفت بشكل جلي بخطوط الأساس المستقيمة كطريقة لإقامة خطوط الأساس لقياس البحر الإقليمي.

وتم إستخدام طريقة الخطوط المستقيمة من قبل كثير من الدول في تعيين خطوط الأساس لقياس بحرها الإقليمي.

أما في عمان فإنها أخذت بخطوط الأساس المستقيمة لأول مرة في عام 1972 بالمرسوم المؤرخ في 17 / 7 / 1972 الذي ألغى بالمرسوم رقم 81 / 15 الصادر بتاريخ 10 / 2 / 1981.

المطلب الثاني

في سلطنة عمان

أخذت عمان بنظام خطوط الأساس المستقيمة في عام 1972 بناءً على المرسوم السلطاني المؤرخ في 1972/7/17 الذي أشار في مادته الثانية على: "تمتد المياه الإقليمية للسلطنة مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً (22224 متراً) باتجاه البحر، تقاس بدءاً من خطوط القاعدة الوارد ذكرها أدناه:

أ- 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.

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

ج- خطوط مستقيمة تربط أقرب نقطة من الأرض الرئيسية بأبعد حد من جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحضاح 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 الضحضاح أو مجموعة مثل تلك الجزر أو الشعاب أو الضحاضيح تقع ضمن مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية.

المياه الداخلية العمانية

د- خطوط مستقيمة تربط فيما بين أبعد حد لجزر أو صخور أو شعاب أو ضحاضيح تقع على بُعد يزيد عن إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية على أن لا يقل البُعد بين الواحدة منها والأخرى عن مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً¹.

يُلاحظ أن المرسوم لعام 1972 أشار إلى رسم خطوط الأساس المستقيمة من ظواهر لم تسمح بها إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة مثل الشعب والضحاح (المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر) إذا لم يكن بُني عليها منشآت دائمة ومنارات. وقد يكون هذا السبب الذي جعل الحكومة العمانية لم تُصدر إعلاناً بإحداثيات ونشر خرائط تبين عليها هذه الخطوط أو تُبلغ الأمين العام للأمم المتحدة بها وكانت تنتظر ما الذي ستسفر عنه مناقشات الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار حول الموضوع. ولتتفادي الإحتجاجات من الدول خاصة الكبرى نظراً إلى أن هذه الخطوط ستؤثر على طبيعة المياه في مضيق هرمز والمرور به⁽¹⁾، حيث كانت مسارات فصل المرور في المضيق تمر بين الجزر العمانية حينها قبل تغيير هذه المسارات في نهاية الثمانينات بإتجاه منتصف المضيق. وعندما صدر المرسوم 81/15 تفادي ذكر الشعب والضحاح كنقاط لخطوط الأساس المستقيمة.

إلا أنه لم يتم إصدار خارطة أو بيان يشير إلى إحداثيات أو تطبيق لمناطق خطوط الأساس المستقيمة المذكورة أو إبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة عنها

1. Limits in the Seas, No. 61, Straight baselines: Oman (Hypothetical), Washington, US Department of State, June 4, 1975.

وقد إحتجت الولايات المتحدة على نظام خطوط الأساس العمانية عام 1991، والذي سنتناوله بالتفصيل لاحقاً.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

حتى تم إلغاء المرسوم السابق بالمرسوم السلطاني رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾. حيث جاء في المادة الثانية (ج) منه: "أن حكومة سلطنة عمان سوف تُصدر إعلاناً تحدد فيه طريقة استخدام 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 يعتبر خط الأساس. وفيما إذا إقتضى الأمر فإن حكومة سلطنة عمان سوف تعدل أو تلغي ما صدر عنها بموجب هذه الفقرة".

هذا الإعلان جاء بالمرسوم السلطاني رقم 82/38 الصادر بتاريخ 1982/5/22 بطريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمناطق المغلقة، أي بعد حوالي عام وثلاثة أشهر:

ونصه كالتالي⁽²⁾:

المادة 1: في تطبيق المادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم 81/15 المشار إليه تحدد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء سلطنة عمان وخطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه بين الجزر وساحل الأرض الأساسية على النحو الوارد في البيان المرافق لهذا المرسوم.

المادة 2: يتولى وزير الدولة للشؤون الخارجية الإعلان عن تحديد السلطنة

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

2. الجريدة الرسمية رقم 242 الصادرة في 1982/6/1، ص. 6.

المياه الداخلية العمانية

لخطوط الأساس المستقيمة طبقاً لما تقدم وإيداع الوثائق الخاصة بذلك لدى الجهات المختصة وعلى جميع الوحدات الحكومية المعنية تنفيذ هذا المرسوم كل في حدود اختصاصها“.

ويُلاحظ أنه لم يتم نشر بيان مرفق كما تم ذكره في نهاية المادة 1 من المرسوم. وقد يكون المقصود هو ذكر نقاط الطول والعرض التي وردت في إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية

وفي تطبيق المادة الثانية من المرسوم 82/38 والمادة الثانية (ج) من المرسوم رقم 81/ 15 أصدر وزير الدولة للشؤون الخارجية في سلطنة عمان إعلاناً بطريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمناطق المغلقة. جاء فيه ⁽¹⁾: “

المادة 1 :

في تطبيق المادة الثانية من فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم 81/15 المشار إليه تحدد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء سلطنة عمان وخطوط إغلاق المياه الواقعة بالأشرم والخلجان وكذلك المياه بين جزر وسواحل الأرض الأساسية على النحو التالي :

- تشكل النقاط المحددة بإحداثيات لخطوط العرض والطول المبينة فيما يلي نقاط النهاية لخطوط الأساس المستقيمة لسلطنة عمان.
- تشكل الخطوط المستقيمة التي تصل بين الإحداثيات المشار إليها في

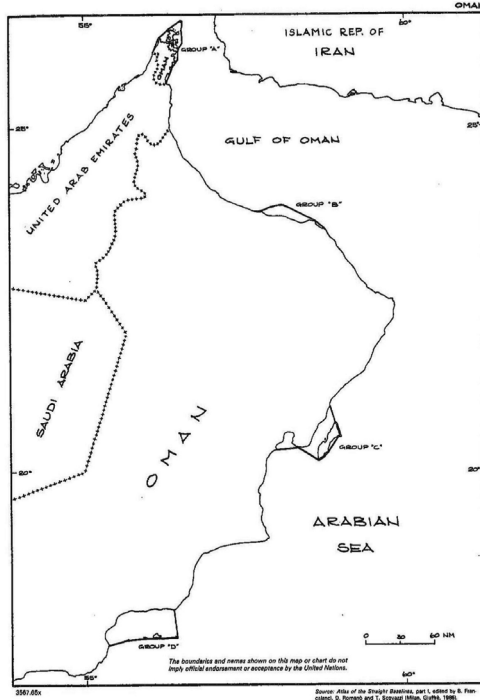
1. الجريدة الرسمية العدد 243 بتاريخ 1982/7/1 ص 59-61.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

الفقرة السابقة خطوط الأساس المستقيمة في تطبيق المرسوم السلطاني رقم 81/15.

● تتخذ الإحداثيات المشار إليها أساساً في تحديد المياه الداخلية والمناطق المغلقة بالسلطنة.

ثم ذكر الإعلان إحداثيات النقاط المكونة لخطوط الأساس في أربع مناطق أ، ب، ج، د.



(لا يعتد بهذه الخارطة فيما يتعلق بالحدود الدولية)

الشكل يوضح نظام خطوط الأساس المستقيمة في السواحل العمانية

(المصدر: (Law of the Sea, Baseline: National Legislation, New York, U.N., 1989, p. 249

المياه الداخلية العمانية

المنطقة أ: المحيطة بمضيق هرمز:

يقع مضيق هرمز⁽¹⁾ بين إيران في الشمال وعمان في الجنوب وهو يربط بحر عمان بالخليج العربي ويقود إلى موانئ 8 دول هي عمان، الإمارات، قطر، البحرين، المملكة العربية السعودية، الكويت، العراق وإيران، ويبلغ عرضه 26 ميلاً بحرياً (48 كم) و24 ميل بحري بين جزيرتي قوين الكبرى وجزيرة لاراك وليست كل هذه المساحة صالحة للملاحة حيث لا يصلح منها لهذه الغاية إلا مساحة بعرض 8 أميال ويقع أغلبها ضمن البحر الإقليمي العماني، حيث يبلغ عمق المياه 300 قدم حوالي 100 م تقريباً وهذه الأميال الثمانية فيها 3 قنوات لمرور السفن.

وخطوط الأساس المستقيمة في المضيق رسمت بين الرؤوس البارزة في شبه جزيرة مسندم العمانية التي تتميز بسواحل ذات خلجان وشواطئ شديدة التعرج ومن جبال صخرية تقع وسط المياه العميقة وبين الجزر المقابلة لهذه السواحل. وشبه جزيرة مسندم تقع في أقصى شمال عمان وتفصلها عن الأراضي العمانية الأخرى دولة الإمارات العربية المتحدة.

1. ولمزيد من التفاصيل عن المضيق، أنظر:

- رمضان، م. س.

- السلامي (ياسر بن عبيد)، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مذكرة في القانون، الجامعة الأردنية، 1990.

- العيسائي (علي بن احمد)، أزمة الملاحة والمرور في مضيق هرمز خلال الفترة من 1979 إلى 1989، تونس،

مذكرة دراسات معمقة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2002، ص 5.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

رقم المنطقة	خطوط العرض شمالاً	خطوط الطول شرقاً	المسافة بين النقاط (الميل) ⁽¹⁾
1	°26 04" 4.703	°56 05" 1.869	
2	°26 04" 04	°56 05" 22	1.03 :2-1
3	°26 13" 04'	°56 10" 52	10.63 :3-2
4	°26 14" 28	°56 11" 34	1.15 :4-3
5	°26 15" 08	°56 12" 19	0.95 :5-4
6	°26 22" 29	°56 21" 02	10.7 :6-5
7	°26 30" 19	°56 30" 34	11.59 :7-6
8	°26 29" 50	°56 31" 37	1.06 :8-7
9	°26 29" 11	°56 32" 14	0.85 :9-8
10	°26 21" 59	°56 32" 13	7.18 :10-9
11	°26 10" 32	°56 32" 58	11.44 :11-10
12	°26 05" 02	°56 28" 34	6.76 :12-11
13	°25 56" 30	°56 28" 17	8.51 :13-12
14	°25 48" 32	°56 22" 02	9.74 :14-13
15	°25 45" 10	°56 19" 55	3.86 :15-14
16	°25 37" 32.345	°56 16" 03.95	8.36 :16-15

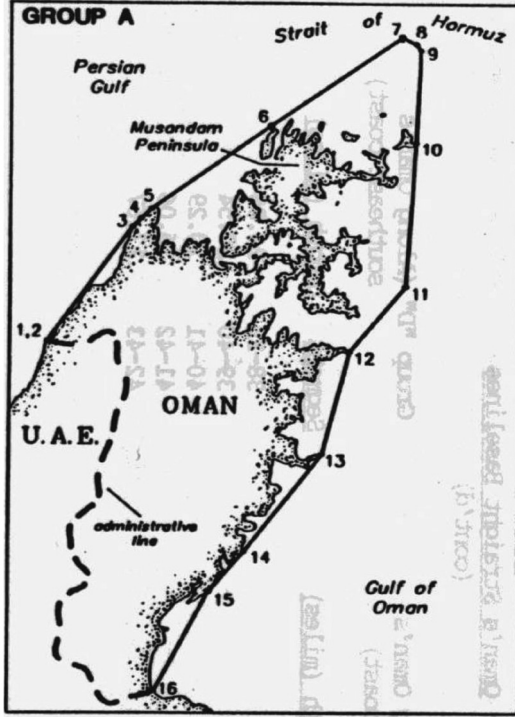
يتكون نظام خطوط الأساس المستقيمة في هذه المنطقة من 16 نقطة تتراوح أطوالها بين 11.59 ميلاً بحرياً (الخط بين النقطتين 6-7) و 0.85 ميلاً

1. الأطوال بالأميال البحرية تم أخذها من المقاسات المنشورة في:

Limits in the Seas, No. 113, Djibouti-Oman straight Baseline claims, Washington, US Department of State, April 22 1992, p. 4.

المياه الداخلية العمانية

(الخط بين النقطتين 8-9)، بطول إجمالي 93.81 ميلاً بحرياً وبمتوسط أطول 6.255 ميلاً بحرياً وهي كالتالي⁽¹⁾:



الشكل: نظام خطوط الأساس المستقيمة في مضيق هرمز

(المصدر: (Limits in the Seas, No 113, Djibouti-Oman Straight Baseline claims, p. 18

بالنظر إلى خارطة شبه جزيرة مسندم التي أُقيم حولها نظام خطوط الأساس المستقيمة في المنطقة (أ)، وبالمقارنة مع فقرات المادة 7 من إتفاقية الأمم

1. أخذت الإحداثيات من إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بسلطنة عمان المنشور بالجريدة الرسمية العمانية العدد 243 الصادرة بتاريخ 1 / 7 / 1982، ص ص 59-61.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

المتحدة لقانون البحار عام 1982، والتي قننت للدولة الساحلية رسم خطوط الأساس المستقيمة، يمكننا إظهار مدى إنطباق فقرات تلك المادة:

- شرط الفقرة 1، والتي تشير إلى حالة وجود إنبعاج عميق على الساحل و تواجد سلسلة من الجزر على إمتداد الساحل، فإنه يُلاحظ وجود إنبعاجات عميقة على طول ساحلها. وهناك العديد من الجزر المأهولة وغير المأهولة بالسكان أبعدھا هي جزيرة سلامه تقع على مسافة 8.5 ميلاً بحرياً من أبعد نقطة في شبه الجزيرة.
- شرط الدلتا الواردة في الفقرة 2 غير موجودة وبالتالي غير متحققة، شرط الفقرة 3 متحققة إذ ليس هنالك إنحراف ذو شأن لهذه الخطوط عن الإتجاه العام للشاطئ، كما أن المياه المحصورة داخل هذه الخطوط مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بشبه الجزيرة.

جاء هذا المفهوم "إنحراف ذو شأن عن الإتجاه العام للشاطئ" الوارد في الفقرة (3) من المادة 7، من حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد الأنجلو - نرويجية عام 1951. لكن ليس هنالك إتفاق أو معيار عالمي لهذا المفهوم، وإن كان بعض الفقهاء إقترح أن لا يزيد عن 15 درجة مُقاساً على أكبر إنحراف لخطوط الأساس النرويجية موضوع الحكم. إلا أن طبيعة بعض السواحل تجعل الخطوط المستقيمة التي ترتبط بالساحل تشكل زاوية اكبر من ذلك.

- لم يتم رسم أي من نقاط نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية في هذه المجموعة على مرتفعات تنحسر عنها المياه عند الجزر كما إشرطته المادة 4.

المياه الداخلية العمانية

- إن مضمون الفقرة 5 يتحقق في هذا النظام. فلا شك أن المنطقة وسكانها مرتبطين إرتباطاً وثيقاً سواء في حياتهم الاقتصادية وحركتهم اليومية بالمياه المحصورة بين هذه الخطوط فالحياة هنالك تعتمد أساساً على الصيد منذ قديم الزمان. كما أن التواصل بين السكان في هذه المنطقة يتم عن طريق البحر لوعورة تضاريس شبه الجزيرة وتناثر الجزر حولها.

- وأخيراً فإن نظام خطوط الأساس المستقيمة هنالك لا يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة كما إشتراطته المادة 6.

من جهة أخرى، فقد قامت إيران بإستخدام نظام خطوط الأساس المستقيمة لقياس عرض بحرهما الإقليمي لربط جزرها وسواحلها المحيطة بمضيق هرمز⁽¹⁾، وبقية سواحلها في الخليج العربي وبحر عمان.

ومما سبق يتضح أن نظام خطوط الأساس المستقيمة المستخدم حول شبه جزيرة مسندم ومضيق هرمز لا يتعارض في مجمله مع بنود إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 7 والعرف الدولي المعمول به. وبالرغم من ذلك فإن الولايات المتحدة الأمريكية إحتجت على بعض النقاط في هذا النظام لدى الحكومة العمانية بتاريخ 1991/8/12⁽²⁾ كما سنرى لاحقاً.

1. قانون المناطق البحرية في إيران لعام 1993. والقانون المؤرخ في 1973/7/21 والمنشور في:

The Law of the Sea, Baselines: National Legislation with Illustrative Maps, New York, U.N., 1989, p.p. 194-196.

2. Limit in the Seas, No. 113, op. cit., p. 4.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

في بقية المناطق تم استخدام نظام خطوط الأساس المستقيمة في ثلاث مناطق أخرى من الساحل العماني، وهذه المناطق هي:

المنطقة (ب): حول جزر الديمانيات:

وهي: 7 جزر وصخور تقع مقابلة لمنطقة السوادي بمنطقة الباطنة ومنطقة مسقط وهي تتكون من 15 نقطة. تبدأ النقطة الأولى من حد أدنى خط المياه على الشاطئ الرئيسي عند (أبو عبال)، لتمر على ست من جزر الديمانيات، بعدها جزيرة الفحل، ومن ثم تربط الرأس البري عند مسقط وتنتهي بحد أدنى خط المياه مع الطرف البري عند منطقة الخيران جنوب مسقط.

المنطقة (ج): حول جزيرة مصيرة:

تتكون من (11) نقطة حول جزيرة مصيرة في بحر العرب وهي تربط البرّ المقابل للجزيرة بها لتغلق خور (خليج مصيرة) من جانبيه الشمالي والجنوبي وتستمر لتغلق بحر (خليج حدري) عند قرية فيلم في النقطتين الأخيرتين.

المنطقة (د): وهي تربط سلسلة جزر الحلاّنيات بالبر الرئيسي:

جزر الحلاّنيات هي: الحلاّنية، السودة، القبلية، والحاسكية وشنيص الخمس بالبرّ الرئيسي من جهتين. وأطول خط مستقيم يبلغ طوله (24.88) ميلاً بحرياً في كل نظام الخطوط الأساس المستقيمة العمانية يوجد في هذه المنطقة، ويقع بين النقطتين 38 التي تقع في أدنى حد خط المياه على البرّ الرئيسي والنقطة 39 والتي تقع على أبعد جزيرة من الجزر الخمس. وهذه الجزيرة وإن كانت تبعد أكثر من 24 ميل من البرّ الرئيسي، إلا أنها لا تبعد إلا بأميال قليلة عن الجزر الأخرى القريبة من البرّ الرئيسي.

المياه الداخلية العمانية

يتكون نظام خطوط الأساس المستقيمة في الثلاث مناطق من 27 نقطة هي كالتالي:

المجموعة (ب):

رقم النقطة	خطوط العرض شمالا	خطوط الطول شرقاً ⁽¹⁾	المسافة بين النقاط (الميل)
17	°32 44" 40	°57 41" 28	
18	°23 47" 00	°57 46" 00	4.02 :18-17
19	°23 50" 28	°57 46" 38	11.21 :19-18
20	°23 51" 26	°58 03" 41	5.63 :20-19
21	°23 52" 00	°58 06" 00	2.20 :21-20
22	°23 52" 06	°58 07" 09	1.06 :22-21
23	°23 50" 28	°58 10" 33	3.52 :23-22
24	°23 40" 55	°58 29" 50	23.60 :24-23
25	°23 37" 38	°57 35" 29	6.13 :25-24
26	°23 31" 18	°58 45" 09	10.90 :26-25

1. الإحداثيات من إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية، سلطنة عمان، المنشور بالجريدة الرسمية العمانية العدد 243 بتاريخ 1982/7/1، ص 59-61.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

المجموعة (ج):

رقم النقطة	خطوط العرض شمالاً	خطوط الطول شرقاً	المسافة بين النقاط (الميل) ⁽¹⁾
27	°20 57' 18"	°58 49' 00"	
28	°20 41' 29"	°58 54' 38"	16.62 :28-27
29	°20 41' 08"	°58 54' 47"	0.38 :29-28
30	°20 30' 12"	°58 58' 39"	11.48 :30-29
31	°20 30' 00"	°58 57' 18"	1.28 :31-30
32	°20 16' 29"	°58 46' 41"	16.76 :32-31
33	°20 12' 44"	°58 43' 20"	:33-32
34	°20 10' 36"	°58 39' 22"	4.89 :34-33
35	°20 09' 18"	°58 38' 18"	4.29 :35-34
36	°20 20' 30"	°58 14' 30"	19.31 :36-35
37	°20 19' 12"	°57 59' 00"	20.90 :37-36

المجموعة (د):

38	°17 55' 02"	°56 20' 29"	19.31 :38-37
39	°17 30' 17"	°56 24' 02"	24.88 :39-38
40	°17 29' 42"	°56 02' 33"	20.54 :40-39
41	°17 29' 12"	°55 51' 48"	10.29 :41-40
42	°17 27' 57"	°55 30' 03"	16.06 :42-41
43	°17 24' 00"	°55 17' 02"	17.67 :43-42

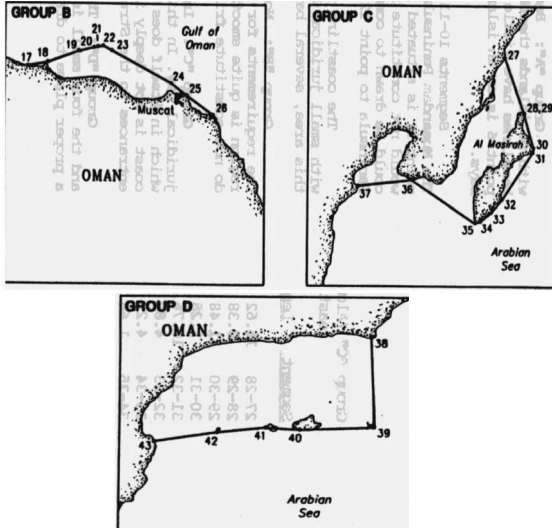
1. المقاسات بالأمتال البحرية كما جاءت في:

Limits in the Seas, No. 113, op. cit., p.p. 5 - 6.

المياه الداخلية العمانية

ويمكن وضع ملخص عن مجموع أطوال الخطوط المستقيمة المكونة لكل مجموعة من مجموعات نظام خطوط الأساس المستقيمة وأطول وأقصر خط فيها، كذلك متوسط أطوال الخطوط في كلٍ منها كالتالي:

المجموعة (د)	المجموعة (ج)	المجموعة (ب)	
89.44	97.55	68.27	مجموع أطوال الخطوط
24.88	20.9	23.6	أطول خط
10.29	0.38	1.06	أقصر خط
17.888	9.755	7.585	متوسط طول خطوط المجموعة



الشكل عبارة عن: نظام خطوط الأساس المستقيمة في السواحل العمانية خارج مضيق هرمز
(المصدر: (Limits in the Seas, No 113, Djibouti-Oman Straight Baseline claims, p. 18)

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

إن هذا النظام من خطوط الأساس المستقيمة أضاف في المياه الداخلية العمانية إلا أنه لم يصف كثيراً في البحر الإقليمي العماني لأنه يربط البرّ الرئيسي بالجزر المقابلة للساحل، والتي يبدأ من حد أدنى الجزر عندها قياس البحر الإقليمي العماني.

إن خطوط الأساس بنوعيتها، العادية والمستقيمة هي عبارة عن الحدود الخارجية للمياه الداخلية، أما بالنسبة لبقية حدودها الداخلية والجانبية وكذلك بعض التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة فيوجد غموض حولها وهو ما سنتناوله بالدرس في المبحث القادم.

المبحث الثاني

غموض تشريعي بشأن تعيين حدود بعض أجزاء المياه الداخلية

إذا كانت سلطنة عمان حددت الحدود الخارجية لمياهها الداخلية بكلا النوعين من خطوط الأساس، العادية والمستقيمة، إلا أن التشريع العماني لم يتطرق لتعيين الحدود الداخلية أو الحدود مع الدول ذات السواحل الملاصقة لها (مطلب أول)، ولم يذكر استخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة لإغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان، أو استخدام ذات الخطوط لتعيين الموانئ والمراسي (مطلب ثان).

المطلب الأول

الحدود الداخلية والحدود مع الدول ذات السواحل المتلاصقة

الغموض التشريعي بشأن الحدود الداخلية والحدود مع الدول ذات السواحل المتلاصقة هو أساساً يتركز حول المسافة ما بين حد أعلى المد وحد أدنى الجزر. فتعيين حدود البحر الإقليمي تبدأ من حد أدنى الجزر، والحدود البرية تبدأ عادةً من حد أعلى المد. وتبقى المسافة ما بين حد أعلى المد وحد أدنى الجزر لا تدخل في أي من تعيين البحر الإقليمي أو تحديد الحدود البرية. وليس في القانون الدولي أو القوانين العمانية ما ينظمها.

وكما سبق التطرق له سابقاً فإن المد والجزر يتكونان من جاذبية كل من الشمس والقمر على سطح البحر، ويختلف أعلى مد وأدنى جزر على الموقع النسبي والزمان لكلٍ من الشمس والقمر والأرض بالنسبة للآخر ونظراً لأن المد والجزر يحدثان مرتين في اليوم صباحاً ومساءً. ومن الضروري للدولة إستنتاج هذا الفرق بين أعلى مدين وأدنى جزرين عندما تريد تحديد حد أدنى الجزر كبداية لخط الأساس العادي لقياس مجالاتها البحرية.

المياه الداخلية العمانية

وقد أخذت سلطنة عمان بمعيار “أدنى مستوى فلكي للجزر (Lowest Astronomical Tide)” الذي يتم التنبؤ به تحت الظروف المناخية المعتدلة، كمستوى إسناد للخارطة البحرية (Chart Datum) لتحديد خط الأساس العادي، وهذا يناسب طبيعة السواحل العمانية التي تشهد عدم التساوي في الارتفاع والإنخفاض اليومي للمد والجزر⁽¹⁾ (Diurnal Inequality) والتي تمتد على بحر العرب وبحر عمان والخليج العربي.

لم ينظم التشريع العماني كما هو الحال مع القانون الدولي بشكل واضح حدود المياه الداخلية بإتجاه البرّ (فرع أول)، ولم يتطرق إلى تعيينها مع الدول ذات السواحل المتلاصقة (فرع ثان).

1. يتراوح الفرق بين أعلى إرتفاع وأدنى إنخفاض للماء ما بين المتر في الجنوب على الحدود مع اليمن والمترين في شمال خليج عمان وأن المستوى المتوقع يتراوح بين أقل وأعلى أو أدنى مستوى فلكي بين (2) متراً الجنوب إلى (3) متراً في الشمال.

الفرع الأول

الحدود الداخلية

يحكم حدود المياه الداخلية بإتجاه البرّ من حد أدنى الجزر القانون العام الداخلي وليس القانون الدولي. يستخدم كل من حد أعلى المد أو حد أدنى الجزر كمقياس للحدود الداخلية للمياه الداخلية. ففي القانون العام فإن حد أدنى الجزر تستخدمه بعض الدول كحد للتفريق بين الملكية العامة للدولة (الملك العمومي البحري) والملكية الخاصة⁽¹⁾، وإن كان في الغالب حد أعلى المد هو الأكثر شيوعاً⁽²⁾.

ففي التشريع العماني لا وجود لقانون عام واضح ينظم حدود المياه الداخلية من جهة البرّ. كما أنه أغفل المنطقة ما بين حد أعلى المد وأدناه من التنظيم، فليس هنالك قوانين تحدد طبيعة هذا الشريط ووجوده بإستثناء ما ورد في لائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية. فقد عرّفت اللائحة المذكورة البيئة البحرية بأنها: "منطقة الساحل الممتدة من خط أعلى مد البحر وحتى الحدود البحرية الإقليمية للسلطنة"⁽³⁾. ومن هذا التعريف يتضح أن المنطقة بين حد أعلى المد وحد أدنى الجزر تُعامل بيئياً على أنها منطقة بحرية.

1. Kapoor and Keer, op. cit., p.17.

2. Reisman and Westerman, op. cit., p. 9.

3. المادة 1 من اللائحة الصادرة بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 159 / 2005 بتاريخ 19 / 6 / 2005.

المياه الداخلية العمانية

كما لا يوجد في القانون العماني ما يشير إلى تنظيم منطقة الساحل وتحديد طبيعته القانونية وهو ساحل متسع وطويل، بإستثناء القرار الصادر عن اللجنة العليا لتخطيط المدن بشأن القواعد المنظمة لتحديد إحرامات شواطئ البحر في الفقرات (ب - ج - د) من المادة ⁽¹⁾7: “

ب. يكون تحديد الإحرامات بواقع 300 متراً بالنسبة للسواحل الطبيعية في حالة تمتعها بمناظر طبيعية بما في ذلك الصخور الشاهقة والرؤوس الصخرية، ولا يجوز إنشاء أي مشروع - داخل هذه الإحرامات - إلا بعد موافقة وزارة البيئة بالتنسيق مع وزارة الإسكان.

ج. يكون تحديد الإحرامات بواقع 150 متراً بالنسبة للشواطئ الرملية وحول مناطق الأخوار المائية.

د. يكون تحديد الإحرامات بواقع 50 متراً بالنسبة للشواطئ الثابتة التي يكون التطوير العمراني فيها أثر محدود على البيئة.“

كما أشارت المادة 5 من نفس القرار بأنه يكون تحديد نطاق الإحرامات على إمتداد شواطئ البحر بمقياس أفقي من علامة أقصى دورة مد. وبذلك تكون منطقة الإحرامات تبدأ من حد أعلى المد. ومن هذه النقطة يمكن إستنتاج الحدود الداخلية للمياه الداخلية.

وعند مقارنة وضع منطقة الساحل هذه في عمان مع تونس مثلاً فإن هذه

1. القرار رقم 90/20 بتاريخ 1990/5/9 المنشور بالجريدة الرسمية رقم 431 الصادرة بتاريخ 1990/5/15، ص. 33-35.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

المنطقة عالجها المشرّع التونسي من خلال قانون الملك العمومي البحري⁽¹⁾. وهو يقسم الملك العمومي البحري إلى ملك عمومي بحري طبيعي مثل ضفاف البحر المتكونة من الشريط الساحلي والبحيرات والمستنقعات والسبخا وادي وباطن المياه الداخلية والإقليمية والجرف القاري. وملك عمومي بحري صناعي مثل المراسي والموانئ البحرية وتوابعها والمنشآت المقامة لفائدة الملاحة البحرية والجزر الصناعية والأراضي الإصطناعية المعزولة عن تأثير الأمواج والحصون ومنشآت الدفاع الأخرى. وليس في عمان قانون مشابه. و قد يكون من المناسب أن تقوم عمان بإصدار قانون مشابه للقانون التونسي.

1. القانون عدد 73 لسنة 1995 المؤرخ في 1995/7/24، المتعلق بالملك العمومي البحري. ولمزيد التعمق في قانون الملك العمومي البحري التونسي، أنظر : العياري م.س.

الفرع الثاني

الحدود مع الدول ذات السواحل المتلاصقة

من المُلحَظ أن الغموض يشمل كذلك حدودها مع الدول ذات السواحل المتلاصقة إذ لا يوجد أي نص أو إشارة إلى تعيين حدود المياه الداخلية مع الدول ذات السواحل المتلاصقة في القوانين العمانية. فالمراسيم السلطانية المنظمة لقانون البحار وهي المرسوم رقم 15/81 بتاريخ 10/2/1981 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وقبله المرسوم الصادر بتاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك، لم يتطرقا إلى تعيين الحدود الجانبية مع الدول ذات السواحل المتلاصقة. والقانون العماني في ذلك نَحَى نفس منحى القانون الدولي. فإتفاقيتي 1982 و1958 لم تتطرقا لتعيين حدود المياه الداخلية بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة أو متلاصقة. فالمادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بعنوان تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة أو متلاصقة عالجت تعيين حدود البحر الإقليمي ولم تُشر إلى تعيين حدود المياه الداخلية. المبدأ المعتمد كما ورد في القوانين العمانية بشأن تعيين الحدود البحرية في حالة وجود ساحل لدولة تقابل أو تتاخم ساحل سلطنة عمان هو اعتماد خط الوسط. وهذا المبدأ هو المتعارف عليه في القانون الدولي. لا توجد دول تقابل عمان في ما يخص مياهها الداخلية، لكن تلاصقها سواحل كلٍّ من اليمن

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

والإمارات. فالمياه الداخلية العمانية تتداخل مع المياه الداخلية اليمنية عند نقطة (رأس ضربة علي) وهي النقطة التي بدأ منها تحديد الحدود البحرية بين البلدين. ورغم عقد إتفاقية بين البلدين لتحديد الحدود البحرية بينهما بتاريخ 2003/12/14 وهذه الإتفاقية أخذت بالتحديد الشامل لجميع المجالات، إلا أنه لم يتم الإشارة فيها إلى تحديد المياه الداخلية بين البلدين.

إن نقطة رأس ضربة علي تقع على منطقة جبلية، فالجبل يهبط مباشرةً إلى عمق المياه ولا يوجد ساحل متدرج فيها. ولكن هنالك سواحل متدرجة مع الإمارات فيها ظهور واضح لحد أعلى المد وحد أدنى الجزر في ثلاث مناطق: عند الحد في منطقة خطمة ملاحه، وفي منطقة دبا على بحر عمان، وفي منطقة الدارة على الخليج العربي. وسيتم مناقشة هذه الحدود بالتفصيل عند الحديث عن تعيين حدود البحر الإقليمي بين البلدين في كتاب البحر الإقليمي العماني. أما على مستوى البحث هنا فالهدف هو إظهار الغموض في تعيين حدود المياه الداخلية.

يُضاف إلى ما تم ذكره، هنالك عدم وجود تقنين لإستخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة لإغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان، أو إستخدام ذات الخطوط لتعيين الموانئ والمراسي.

المطلب الثاني

غياب ذكر استخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة

لم يتطرق التشريع العماني إلى تعيين حدود بعض مكونات المياه الداخلية سواء كانت تلك التي تحدّد بخطوط الأساس العادية أو خطوط الأساس المستقيمة. فالمرسوم رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لم يأت على ذكر نوعين من المناطق التي يستخدم حد أدنى الجزر فيهما كخط أساس عادي وهما:

أ) الشعاب المرجانية الواردة في المادة 6 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث نصت: ” في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية بإتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قِبل الدولة الساحلية“، وحيث أن هذا النوع من الجزر غير متواجد في عمان، فإن المشرّع محق في عدم ذكره حيث تتواجد الشعاب المرجانية في عمان في 5 مناطق حول الجزر العمانية والشواطئ الصخرية، إلا أنها تحت المياه وبعيدة عن حد أدنى الجزر وتقع دون مستوى حد أدنى الجزر وبالتالي لا يؤثر وجودها على رسم خطوط الأساس.

ب) المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر: ونظامها القانوني جاءت به

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

المادة 13 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث نصت على: ”

1 - المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعياً محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد. وعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البرّ أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

2 - عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البرّ أو من جزيرة لا يكون له بحر إقليمي خاص به.“

وهذه المادة مطابقة للمادة 11 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة التي نصت على: ”

1 - النتوء الكائن في حال الجزر هو المساحة من الأرض المكونة طبيعياً والمحاطة بالماء الذي تعلوه في حالة الجزر وتكون مغمورة به في حالة المد. عندما يكون النتوء الجزري واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من الأرض أو جزيرة فإن خط المياه المنحسرة الذي يقع على النتوء يمكن أن يُستعمل كخط قياس لأجل قياس عرض البحر الإقليمي.

2 - عندما يقع نتوء جزري على مسافة تزيد على عرض البحر الإقليمي من الأرض أو جزيرة فلا يحتسب له بحر إقليمي.“

المياه الداخلية العمانية

يتضح من المادتين المذكورتين أعلاه أن المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر أو (الضاح) والتي هي مساحة من الأرض يلزم أن يكون تكوينها طبيعياً وأن يكون ظاهراً في حالة الجزر، ويُشترط حتى يمكن أن يُستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي أن يقع كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، أما إذا وقع هذا المرتفع على مسافة تتجاوز البحر الإقليمي من البر أو جزيرة لا يكون له بحر إقليمي خاص به ولا يستخدم حد أدنى الجزر عليه كخط أساس لقياس البحر الإقليمي للدولة.

وفي عمان كما هو الحال في الجزر فإن المرتفعات التي تنحسر عنها الماء وقت الجزر تقع قريبة من الشواطئ العمانية، كما أن أغلبها يقع داخل خطوط الأساس المستقيمة. وأهم المناطق التي توجد بها مرتفعات تنحسر عنها المياه عند الجزر خارج خطوط الأساس المستقيمة هما منطقتين. أولاهما في المنطقة الواقعة بين مدينتي مرباط وحاسك نظراً لأن الشواطئ في هذه المنطقة صخرية وجبلية فإنه ونتيجة لتآكل الشاطئ تبقى مثل هذه المرتفعات. وهي لا تبعد كثيراً عن الشاطئ، أبعداً تقع على بعد 400 متر من شاطئ البر الرئيسي أما المنطقة الثانية فهي منطقة جنوب رأس مدركه وأبعداً تقع على مسافة 100 متر من الشاطئ.

وعدم الإشارة في القانون العماني إلى المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر لابد من تفاديه والإشارة إليه في أي قانون لاحق.

لكن أهم ما أهمله القانون العماني في ذكر مكونات المياه الداخلية يتعلق

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

بإستخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة.

فإن كلاً من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وإتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة قد وضعتا أحكاماً خاصة لبيان كيفية إستخدام خطوط الأساس المستقيمة لغلق الخلجان والموانئ والمراسي والتي تناولتهما المواد 10، 11، 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وفي التشريع العماني فإن المرسومين السلطانيين رقم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 ورقم 82/38 بتاريخ 1982/5/22 إضافةً إلى إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بإصدار نظام خطوط الأساس المستقيمة المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 1982/7/1 لم يتم التطرق فيها إلى إستخدام خطوط الأساس المستقيمة لإغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان (فرع أول) أو إستخدامها لتعيين الموانئ والمرافئ (فرع ثان).

الفرع الأول تعيين خط غلق الخُلبان

يُعرف الخليج بأنه عبارة عن مساحة بحرية تتغلغل عبر الإقليم البرّي للدولة الشاطئية محاطة باليابسة من جميع جوانبها بإستثناء فتحة توصلها بالبحر⁽¹⁾. وليس كل خليج جغرافي خليج قانوني فالعرف الدولي عامل الخلبان منذ فترة طويلة على أنها ذات إرتباط وثيق باليابسة وأن المياه التي داخلها مياه داخلية، كما أنه إعترف بمبدأ رسم خط عبر مدخل الخليج لتكون المياه داخل الخليج مياهاً داخلية للدولة⁽²⁾. إلا أنه فشل في تقديم تعريف للخليج القانوني عن الخليج الجغرافي أو الإتفاق على طول خط إغلاق الخليج.

وبشأن تمييز الخليج القانوني فإن محكمة التحكيم الدائمة في قضية مصاد ساحل شمال الأطلسي عام 1910 وجدت أنه ليس هنالك مبدأً عاماً في القانون الدولي يحدد الخليج⁽³⁾. أما بالنسبة لطول خط إغلاق الخليج فإن محكمة العدل الدولية في قضية مصاد الأسماك الأنجلو - نرويجية عام 1951 وفي ردها على مناقشة الجانب البريطاني القائل بأن طول خط غلق الخليج في العرف الدولي

1. الرأي (د جابر إبراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989، ص 73.

2. Churchill and Lowe, op.cit, p. 33

3. Ibid, p. 32- 35.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

10 أميال بحرية أكد أنه لا يوجد إتفاق في ممارسات الدول حول هذا الموضوع⁽¹⁾. وإستمر هذا الخلاف حول الخلجان حتى جاءت الأحكام التي تضمنتها المادة 7 من إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والتي تبنتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 10 حول الخلجان. حيث نصت المادة على: “

- 1 - لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.
- 2 - لأغراض هذه الإتفاقية، يُراد بالخليج إنبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر وبشكل أكثر من مجرد إنحناء للساحل. غير أن الإنبعاث لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الإنبعاث.
- 3 - مساحة الإنبعاث، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الإنبعاث وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي. وحيث يكون الإنبعاث، بسبب وجود جزر، أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة.
- و تُحتسب مساحة الجزر الموجودة داخل الإنبعاث ضمن مساحة الإنبعاث كما لو كانت جزءا من مساحته المائية.
- 4 - إذا كانت المسافة بين حدّي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي

1.Ibid, p 35.

المياه الداخلية العمانية

لخليج ما لا تتجاوز 24 ميلاً بحرياً جاز أن يُرسم خط فاصل بين حدّي أدنى الجزر المذكورين، وتُعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياهها داخلية.

حيث تتجاوز المسافة بين حدّي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما 24 ميلاً بحرياً يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلاً بحرياً داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

5 - لا تنطبق الأحكام الآتية الذكر على ما يسمى بالخلجان "التاريخية"، ولا في أية حالة يُطبّق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7".

لقد استثنت المادة 10 من إتفاقية 1982 حول الخلجان ثلاث فئات من الخلجان من تطبيق أحكامها وهي: الفئة الأولى الواردة في الفقرة (1) الخلجان التي تعود سواحلها لأكثر من دولة. الفئتان الثانية والثالثة هما الخلجان التاريخية، والخلجان التي يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليه في المادة (7). وأثبتت الأحكام على النوع الرابع وهي الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة. ولتحديد الخليج القانوني فإن المادة أوردت بعض الشروط في فقراتها والهدف من التحديد هو أي من الخلجان تعامل مياهه مياه داخلية عن تلك الخلجان التي لا تخضع لأحكام هذه المياه بل لأحكام نظام المياه الإقليمية وبقية المجالات الأخرى⁽¹⁾ إذا كان واسعاً.

1. Evans, op.cit, p. 627

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

وأوردت فقرات المادة شرطين لتحديد ما إذا كان الخليج قانونياً من كونه إنبعاث بسيط للشاطئ وهما: أولاً أن تكون مساحة المياه المحصورة تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يُرسم عبر مدخل الإنبعاث (فقرة 1). وثانياً طول الخط المرسوم على مدخل الخليج أو الإنبعاث أقل أو أكبر من 24 ميلاً بحرياً (الفقرات 3، 4، 5). فإذا كانت المسافة أقل من 24 ميلاً بين حدّي أدنى الجزر على نقطة المدخل الطبيعي جاز أن يُرسم خط بينهما وتُعتبر المياه الواقعة داخله مياهاً داخلية. أما إذا زادت المسافة عن 24 ميلاً يُرسم خط مستقيم طوله 24 ميلاً بحرياً داخل الخليج ليحصر أكبر مساحة من مياه الخليج. أما بقية المياه فتُعامل حسب طبيعتها وبُعدها عن الشاطئ، بحر إقليمي أو منطقة إقتصادية خالصة أو مياه دولية⁽¹⁾.

وتعيين خط إغلاق الخلجان في عمان جاءت به المادة الثانية (ج) من المرسوم 81/15 بتاريخ 10/2/1981⁽²⁾ والتي نصت على: "أن حكومة سلطنة عمان سوف تُصدر إعلاناً تحدد فيه طريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة التي تحدد الخطوط الأساسية في أي جزء من أجزاء ساحل سلطنة عمان وكذلك خطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك بين الجزر وساحل الأرض الأساسية وأن أي خط بهذه الصفة يُعتبر خط أساس. وفيما يُقتضى الأمر فإن حكومة سلطنة عمان سوف تعدّل أو تلغي ما صدر عنها بموجب هذه الفقرة."

1. رغم التحديد الواضح للخليج القانوني في الاتفاقية إلا أنه تبقى هنالك بعض النقاط المبهمة مثل تحديد نقاط المدخل الطبيعي للخليج فبعض الخلجان يمكن إستخدام أكثر من نقطة.

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

المياه الداخلية العمانية

كما أكدت عليه المادة 1 من المرسوم 82/38 بتاريخ 1982/5/22⁽¹⁾ التي جاءت مشابهة للمادة السابقة حيث نصت على: "في تطبيق المادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم 81/15 المشار إليه تحدد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء سلطنة عمان وخطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه بين الجزر وساحل الأرض الأساسية على النحو الوارد في البيان المرفق لهذا المرسوم".

ويُلاحظ أن المادتين في المرسومين السابقين أشارتا إلى خطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان ولكنهما لم تشيرا إلى أي من الشروط الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وهما أولاً أن تكون مساحة المياه المحصورة داخله تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يُرسم عبر مدخل الخليج، وثانياً أن يكون طول مدخله 24 ميلاً بحرياً، بينما المرسوم السابق في 1972 أخذ بشرط الطول وهو 24 ميلاً وإن كان لم يؤخذ بالشرط الثاني. حيث أشارت المادة الثانية (ب) بخصوص قياس البحر الإقليمي: "خطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن أربعة وعشرين ميلاً بحرياً تصل فيما بين علامات حد الجزر لنقاط الدخول للأشرم والخلجان".

وهناك العديد من الدول لم تأخذ بالشرطين أو أحدهما، فعلى سبيل المثال دولة الإمارات التي أخذت بأحد الشرطين وهو عرض 24 ميلاً ولم تأخذ بالشرط الثاني الذي هو نصف قطر الدائرة فيما يتعلق بخط غلق خلجانها الوطنية⁽²⁾.

1. الجريدة الرسمية رقم 242 الصادرة في 1982/6/1، ص 79.

2. المادة 6 من القانون الإتحادي رقم (19) لسنة 1993 الصادر بتاريخ 1993 / 10 / 17.

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

وكذلك تونس التي لم تُشر لأي من الشرطين في قانونها المتعلق بالخطوط الأساسية المؤرخ في 3 نوفمبر 1973⁽¹⁾.

عند إصدار إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بسلطنة عمان بتاريخ 1982/7/1 بتطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة، لم يتضمن الإعلان أي خط منفرد لغلق خليج قانوني وجميع الخطوط المستقيمة الواردة فيه والخاصة بإغلاق الخلجان كانت جزء من نظام خطوط الأساس المستقيمة كما هو الحال في خلجان محافظة مسندم المطلّة على مضيق هرمز في المجموعة (أ) وخلجان المجموعة (ب) وخلجان المجموعة (ج).

وهنا تجر الإشارة إلى ذكر الخط المستقيم الذي يغلق خليج مصيرة بإتجاه قرية (فلم) والذي يصل بين النقطتين 36 و37 في المجموعة (ج) من نظام خطوط الأساس المستقيمة والبالغ طوله 19.31 ميلاً بحرياً⁽²⁾. فهو وإن كان يغلق خليجاً إلا إنه إستخدم جزء من نظام خطوط الأساس المستقيمة في هذه المنطقة وبالتالي لا يدخل ضمن نظام خط غلق الخليج الذي جاءت به المادة 10 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بل يدخل ضمن نطاق المادة 7 من الإتفاقية المذكورة.

وقد يكون من المناسب إستخدام خط غلق الخليج بناءً على المادة 10 من الإتفاقية لغلق هذا الخليج بدلاً من غلقه كجزء من نظام خطوط الأساس

1. الرائد الرسمي للجمهورية التونسية امر عدد 527 سنة 1973 المؤرخ في 3 / 11 / 1973 والخطوط الغالقة لخليجي تونس وقابس وهي خطوط غلق خلجان تاريخية وهي مستثناء من أحكام المادة 10 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 82 كما جاء في الفقرة (6) من المادة نفسها.

2. Limits in the Seas, No. 113, op.cit, p. 5.

المياه الداخلية العمانية

المستقيمة تطبيقاً للمادة 7. ويرجع السبب في ذلك لأن نظام المرور البري ينطبق على مياه الخليج عند إغلاقه حسب المادة 7.

كما يمكن رسم خطوط إغلاق الخليج على بعض الخلجان بناءً على المادة 10 من إتفاقية 82 كالخلجان الواقعة بين المنطقة من نهاية نظام خطوط الأساس المستقيمة في المجموعة (ج) المقامة حول جزيرة مصيرة، ونظام خطوط الأساس المستقيمة في المجموعة (د) حول جزر الحلانيات.

وقد يكون من الأنسب أن يتم إنشاء نظام خطوط أساس مستقيمة لربط هذه الخلجان يبدأ من رأس حلف على البر الرئيسي المقابل لجزيرة مصيرة ليغلق خور مصيرة من الشمال ثم يربط حواف جزيرة مصيرة كما هو في المجموعة (ج) من نظام خطوط الأساس المستقيمة الحالية برأس مدركه، ومن هذا الرأس إلى جزيرة القبلية في جزر الحلانيات ليلقي المجموعة (د) من نظام خطوط الأساس المستقيمة إلى رأس سدح على البر ثم بعد ذلك من رأس سدح إلى رأس مرباط ومنه إلى نهاية الرأس البري عند المغسيل القريبة من الحدود اليمنية.

هذا بالنسبة للخلجان، أما بالنسبة للخلجان الصغيرة أو الأشرم ويطلق عليها محلياً في عمان "الخيران" أو "الأخوار" ومفردها (خور)، وهي عبارة عن خلجان مائية ضيقة متصلة عادةً بمياه البحر وهي نوعان:

- الخيران الدائمة: وهي عبارة عن ألسن مائية بحرية تتغلغل داخل اليابسة ومن أهمها خيران شبه جزيرة مسندم مثل خور (شام) وخور (الحبلين) وخيران محافظة مسقط مثل خور الجصة وييتي وخيران

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

(الخيران). وخيران ساحل بحر العرب مثل خور (جراما) عند رأس الحد، الذي يبلغ طوله حوالي 3.2 ميل، وأقصى عرض له 2.92 ميل، وعرض مدخله حوالي 0.3 ميل. وخور صور الذي يبلغ طوله 2.25 ميل وأقصى عرض له 1.83 ميل، وعرض مدخله حوالي 0.16 ميل⁽¹⁾.

وكما توجد عدة خيران أخرى في هذه المنطقة مثل خور الحجرة وخور رأس مدركه. وخيران محافظة ظفار مثل خور روري وخور المغسيل.

- **الخيران الغير دائمة:** وهي عبارة عن مصاب الأودية على البحر، فعند إرتفاع المد تدخل مياه إلى هذه المصاب فتتحول إلى خيران وهي تكثر على السواحل الرملية مثل ساحل الباطنة وسهل صلالة.

ومجموعة كبيرة من هذه الأخوار تتواجد ضمن نظام خطوط الأساس المستقيمة كتلك الأخوار في محافظة مسندم و محافظة مسقط. وهي بالتالي مشمولة في المياه الداخلية التي تحصرها هذه الخطوط المستقيمة أما بقية الخيران فإن مياهها تُعتبر مياهاً داخلية عمانية تخضع للتشريعات الوطنية العمانية. فالمادة الثالثة من المرسوم 15/81 جاء فيها "تشمل المياه الداخلية لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان".

وبما أن عمان صادقت على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فعليها موافقة قوانينها الوطنية لمقتضيات مواد هذه الإتفاقية والاستفادة بما

1. أخذت المقاسات من Google maps.

المياه الداخلية العمانية

تعطيه من حقوق مما يمكنها من إقامة خطوط إغلاق خلجان لتلك الخلجان والأشهر خارج نظام خطوط الأساس المستقيمة وإدخال مياهها في المياه الداخلية العمانية وبسط سلطتها وقوانينها عليها خاصة في ظرف تزداد فيها الجريمة والتهريب والإرهاب والهجرة غير الشرعية من جانب وللإستفادة الإقتصادية من توسيع للمجالات البحرية الأخرى خاصة في المناطق المفتوحة في بحر العرب من جانب آخر.

الفرع الثاني

تعيين خط غلق الموانئ والمرافئ

لم يذكر التشريع العماني فيما سبق شيئاً عن خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي المقابل للموانئ. فالمرسوم 15/81 حول البحر الإقليمي والجرف القارئي والمنطقة الاقتصادية الخالصة الصادر في 1981/2/15 لم يتطرق من قريب أو بعيد إلى هذا الشأن، وكذلك المرسوم رقم 82/38 الخاص بطريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد الخط الأساسي في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمناطق المغلقة الصادر في 22 / 5 / 1982. ولم يتطرق إلى خط الأساس بالنسبة للموانئ. ولم يكن هناك في الإحداثيات لخطوط العرض والطول التي جاء بها إعلان وزير الدولة العماني للشؤون الخارجية أي إشارة إلى خطوط الأساس بالنسبة للموانئ أو المرافئ في حالة إغلاقها.

ما القانون البحري رقم 2023/19 الصادر في 2023/3/30، فقد عرف الميناء في مادته (1) بعنوان تعاريف وأحكام عامة بأنه: «كل ميناء تجاري أو صناعي أو سياحي أو مرفأ، وما يشتمل عليه من مرافق». أما لائحة السلامة ومنع التلوث البحري في الموانئ العمانية الصادرة بقرار وزير النقل والاتصالات رقم 108/ 2019 بتاريخ 7 / 8 / 2019 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم (1306) فقد عرفت الميناء بأنه: «كل ميناء تجاري أو سياحي أو صناعي يستقبل سفناً تقوم برحلات

المياه الداخلية العمانية

دولية وما يشمل عليه من مرافق مينائيه». وهذا أقرب للوصف منه للتعريف. ولم يشر الى تعيين خط غلق الموانئ والمرافئ. والجدير بالذكر أن القاعدة الدولية فيما يتعلق بتعيين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي بالنسبة للموانئ جاءت به المادة 11 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ونصها: «لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تُعتبر جزءً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تُعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الإصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة.»

وهذه المادة، المادة 11 المشار إليها سابقاً، تتكون من جزئين الجزء الأول هو نفسه المادة 8 من إتفاقية 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والتي تشير إلى المنشآت الدائمة للميناء والتي هي حواجز الأمواج والأرصعة والأعمدة والمنارات وما إلى ذلك.

أما الجزء الثاني فهو إضافة على ما كان في المادة 8 من إتفاقية 1958 وهو يحسم الخلاف حول المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الصناعية والتي أخرجها من المنشآت المرفئية الدائمة.

وسبقت هذه المادة المادة 8 من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، التي نصت: «لأغراض تحديد البحر الإقليمي تُعتبر أبعد أجزاء من منشآت الميناء الدائمة والتي تكون جزءاً متمماً لنظام الميناء تُعتبر جزءاً من الساحل.»

ومع أن المادتين لم تشيرا إلى رسم خط مستقيم إلا أن العرف والفقه

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

الدوليين⁽¹⁾ جريا على الإشارة إلى الخط المستقيم من النقطة التي تُعد أبعد أجزاء المنشآت الدائمة في الميناء عند تعيين خط الأساس للموانئ والمنشآت المرفئية. يُضاف إلى ذلك أن المادة 50 من إتفاقية 1982 بعنوان تعيين حدود المياه الداخلية أجازت للدولة الأرخبيلية رسم خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمادة 11 والذي جاء نصها: ”يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقاً للمواد 9 - 10 - 11“.

والمادة 11 تتحدث أيضاً عن الموانئ وهو الأمر الذي يُستدل منه ”أنه يجوز رسم الحدود الفاصلة عبر مدخل الميناء“. وبالتالي فإن المياه التي تقع بين هذا الخط والشاطئ تكون مياه داخلية يجري عليها ما يجري على بقية المياه الداخلية للدولة. ويبدأ قياس البحر الإقليمي من هذا الخط الذي يصل بين أبعد منشآت الميناء. وبالرغم أنه لا يكون لرسم هذا الخط أثراً كبيراً على إمتداد البحر الإقليمي إلا أن أثره القانوني في ما يتعلق بفرض قوانين الدولة الساحلية على الميناء والسفن الأجنبية الراسية به كبير ومهم للدولة الساحلية، كما سنرى عند الحديث عن النظام القانوني للمياه الداخلية وبالذات داخل الموانئ.

أما المراسي والتي تتحدث عنها المادة 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ونصها: ”تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تُستخدم عادةً لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة

1. Churchill and Lowe, op.cit, p.40

المياه الداخلية العمانية

جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي“. والمراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تقع جزئياً أو كلياً خارج البحر الإقليمي فإنها لا تؤثر على تحديد خطوط الأساس بل قد لا تكون موجودة في المياه الداخلية وبالتالي فبعد أن أصبح عرض البحر الإقليمي 12 ميلاً. فإن وضع المادة ككل يبدو أنه غير عملي⁽¹⁾. وعلى العموم لا توجد في عمان حالة تنطبق عليها هذه المادة.

إن عدم الإشارة إلى خط الأساس المواجه للموانئ والمرافئ في التشريع العماني يحتاج إلى تدارك في أي قانون لاحق، ويتطلب تأكيده حتى لو كانت بعض الدول الأخرى لم تُشر إليه في قوانينها مثل تونس⁽²⁾. إلا أن غالبية الدول أدرجته في قوانينها مثل الإمارات واليمن الدولتين المجاورتين لعمان. الإمارات المادة 6 (4) من القانون الاتحادي (19) لعام 1993 بتاريخ 1993/10/17: “بالنسبة للميناء أو المرفأ فيُقاس (خط الأساس) بخطوط ترسم محاذاة الطرف المواجه للبحر من المنشآت الأكثر بروزاً للمنشآت الميناء أو المرفأ.....“⁽³⁾. أما بالنسبة لليمن فإن المادة 5 (هـ) من القانون رقم 37 لسنة 1991 بتاريخ 1991/4/12، بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري تنص: “في حالة وجود ميناء أو مرفأ في مواجهة البحر (خط الأساس)

1. Churchill and Lowe, op.cit p.40.,

2. أنظر: قانون رقم 49 لسنة 1973 المؤرخ في 1973/8/2 المتعلق بتحديد المياه الإقليمية التونسية.

3. والقانون منشور في:

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

الباب الأول: حدود المياه الداخلية

خطوط ترسم على طول الجانب المواجهة للبحر من المنشآت الأكثر بُعْداً أو بروزاً من منشآت الميناء أو المرفأ....⁽¹⁾.

إذا كان القانون العماني لم يُشر إلى خط الأساس بالنسبة للموانئ والمرافئ إلا أن المادة الثالثة من المرسوم رقم 81/5 الخاصة بالمياه الداخلية أدخلت مياه الموانئ ضمن المياه الداخلية العمانية إذ جاء نصها: "تشمل المياه الداخلية لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان". توجد في عمان خمسة موانئ تجارية ومرفأين وما يقارب من (20) ميناء للصيد السمكي⁽²⁾. والعديد من المرافئ الترفيهية.

وإن كان أثر الموانئ على خط الأساس المستقيم الذي يُقاس منه البحر الإقليمي ليس كبيراً إلا أن إنشاء ميناء أو مرفأ جديد يقود إلى تغيير هذا الخط⁽³⁾

1. : الجريدة الرسمية اليمنية، العدد السابع لعام 1991، صنعاء، اليمن، وزارة الشؤون القانونية، الصادرة بتاريخ 1991/4/15، ص.ص. 51-58.

2. الموانئ التجارية هي: ميناء السلطان قابوس بمطرح - ميناء صلالة - ميناء الحوض الجاف بالدقم - ميناء صحران الصناعي - ميناء خصب - ميناء الفحل لتصدير النفط - ومرفأ قلهاث للغاز الطبيعي - مرفأ الشركة العمانية للأسمدة.

أما موانئ الصيد البحري فتوجد في كل من: سداب - مطرح - قريات - السيب - صور - الاشخرة - مصيرة - شليم - ضلكوت - رخيوت - صلالة - مرباط - صحران - صحم - الخابورة - شنانص - دبا - خصب - بخا - ليما. إضافةً إلى عدد من الموانئ العسكرية.

3. Carleton (Chris), the role of the technical expert during negotiations, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15- 17/ 72004/, p. 12.

المياه الداخلية العمانية

وهذا مشابه لإستصلاح البحر الذي يمد خط الأساس بإتجاه البحر⁽¹⁾ وبالمقابل فإن تآكل الشواطئ أو المرتفعات التي تنحسر عنها المياه يغيّره بطريقة مخالفة أي يجعله يقترب من الشاطئ.

والموانئ العمانية يقع بعضها داخل خطوط الأساس المستقيمة مثل ميناء السلطان قابوس بمطرح الذي يقع داخل المجموعة (ب) من خطوط الأساس المستقيمة وكذلك ميناء خصب الواقع في مضيق هرمز والذي يدخل ضمن المجموعة (أ) من إعلان وزير الخارجية بإصدار إعلان إحداثيات خطوط الأساس المستقيمة في سلطنة عمان وهذه الموانئ ليست لها دور في التأثير على خط الأساس نظراً لأن خطوط الأساس المستقيمة تبعد بإتجاه البحر أكثر من إمتدادها وهذه الخطوط تحتويها، ولكن هنالك بعض الموانئ لها دور في التأثير على خطوط الأساس العمانية لقياس البحر الإقليمي وهذا الدور مهم في تحديد الحدود البحرية على وجه الخصوص مع إيران في بحر عمان حيث كان لميناء صحر الصناعي الذي أنشئ في عام 2000، وقاعدة سعيد بن أحمد البحرية فقد ساهما في مد خط الأساس العماني بإتجاه البحر وبالتالي إدخالها في المياه الداخلية العمانية وتوسيع البحر الإقليمي العماني المواجه لهما ولو بشكل بسيط. وهو الأمر الذي يعطي سلطنة عمان مزيداً من السيطرة التي يمكنها ممارستها على هذه المياه، وهو ما سنتناوله في الباب القادم بعون الله تعالى.

1. Anderson (David), Drafting an Agreement, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15- 172004/7/, p. 2

الباب الثاني

النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

يستند النظام القانوني للمياه الداخلية إلى أصل عرفي قديم في القانون الدولي يقوم على مبدأ خضوعها لسيادة الدولة الساحلية بإعتبارها جزءاً من إقليم الدولة. وتمارس الدولة الساحلية كافة الإختصاصات النابعة من السيادة⁽¹⁾، فهي تنفرد بتنظيم أحكام رقابتها الإدارية والتشريعية وولايتها القضائية على هذه المياه في جميع الأوقات وتمنع أي خرق لشروط الدخول إليها.

وهذه المعاملة للمياه الداخلية كجزء متمم لأراضي الدولة سائدة منذ القرن السابع عشر⁽²⁾، والنظام القانوني الذي يحكمها موزّع بين القانون الوطني للدولة الساحلية في أغلب الأمور والقانون الدولي العام في بقية الأمور⁽³⁾، وبالأخص في القانون الدولي للبحار⁽⁴⁾.

وتم تقنين هذا المبدأ العرفي بمقتضى إتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة⁽⁵⁾. وقد أعادت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تأكيد هذا المبدأ في مادتها 2 (1) حيث نصت:

1. Churchill and Lowe, op.cit., p. 51

2. Ibid, p.51.

3. Vukas, op. cit, p. 553.

4. Ibid, p. 554.

5. Churchill and Lowe, op.cit P.51

المياه الداخلية العُمانية

”1 - تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البرّي ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يُعرف بالبحر الإقليمي“.

في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فإن معالجة المياه الداخلية جاءت في الأحكام الواردة في الجزء 2 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة بما في ذلك المادة 2 (1)، تحت عنوان: النظام القانوني للبحر الإقليمي، وللحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، ولقاعه وباطن أرضه. ولم تفرد لها جزء أو مادة خاصة بها. والمادة 8 (2) التي تشير إلى النظام القانوني للمياه الداخلية فيما يتعلق بتطبيق المرور البرّي على المياه الداخلية المشمولة بخطوط الأساس المستقيمة نصها:

”2 - حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها ميهاً داخلية بعد، إن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البرّي كما هو منصوص عليه في هذه الإتفاقية“.

أما خارج إتفاقية الأمم المتحدة فإن النظام الدولي للموانئ البحرية المقرر بجنيف عام 1923 هو الذي يتعاطى مع المياه الداخلية المتعلقة بالموانئ رغم أن الدول المنظمة إليه عددها قليل وبالتالي يشك في تشكيله لعرف دولي عام⁽¹⁾.

1. Churchill and Lowe , op.cit P.53

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

إن خضوع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية ليس خضوعاً مطلقاً ولكن ترد عليه بعض القيود التي تفرضها ضرورات الحياة والتواصل التجاري بين الدول والشعوب حول العالم، وكذلك بعض المعاهدات والإتفاقيات الدولية والإقليمية. ومن هذه القيود دخول السفن إلى موانئ الدولة الساحلية وحق المرور البرئ في المياه الداخلية المشمولة بخطوط أساس مستقيمة، وكذلك بعض القيود فيما يتعلق بالسيطرة ومراقبة التلوث الوارد في الإتفاقيات الدولية والإقليمية والتي سنتناولها لاحقاً.

أما بالنسبة لسلطنة عمان فإنها تخضع المياه الداخلية التابعة لها لسيادتها وللتشريعات الداخلية العمانية وبما يتوافق مع القانون الدولي للبحار.

وفي مناقشتنا للنظام القانوني الذي يحكم المياه الداخلية العمانية فإننا سنتناوله في مظاهر السيادة العمانية على مياهها الداخلية (فصل أول) والقيود على أعمال هذه السيادة (فصل ثان).

الفصل الأول

السيادة العمانية على مياهها الداخلية

لعمان سيادة كاملة على مياهها الداخلية كما هو الحال بالنسبة لأي دولة ساحلية حسب ما أقره القانون الدولي، وتمارس بناءً على ذلك كافة الإختصاصات السيادية التشريعية والإدارية والقضائية على هذه المياه.

وهنا لابد من تقديم تعريف موجز لمفهوم السيادة فمبدأ السيادة هو واحد من المبادئ الأساسية في القانون الدولي⁽¹⁾. وأول من طرح مفهوم سيادة الدولة الفقيه الفرنسي Jean Bodin⁽²⁾ في مؤلفه "الكتب الستة للجمهورية" انطلاقاً من رغبته في تحجيم سلطات الكنيسة وقد عرف Bodin مفهوم السيادة بأنه "القوة النافذة على المواطنين والرعايا التي لا يحدها قانون" وأن أية مؤسسة يمكن أن تُسمى دولة ينبغي أن يكون فيها سيداً، مُعرِّفاً ذلك السيد بالسلطة التي تسن القوانين وتقاضي المجرمين وتصدر الأحكام، وأن السيادة لا يمكن أن تكون لأكثر من جهة في المكان الواحد، ذلك أن السيادة كل لا يتجزأ⁽³⁾.

1. Brown (E. P.), The International Law of the Sea, Vol. 1, Introductory Manual, Dartmouth, U.K., 1994, p. 37.

2. عامر، م.س، ص 584.

3. عبد العزيز أبل، حول تطور مفهومها في العلاقات الدولية، السيادة الوطنية سبب رئيسي لمعظم الحروب والإعتداءات العسكرية، جريدة البيان، الملف السياسي، دبي، دولة الإمارات، 1999/10/15.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

وكما ذكر سابقاً يمكن تقديم تعريف السيادة بأنها: “ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية مطلقة وإنفرادية على جميع الأشخاص والأماكن”⁽¹⁾ ومعنى السيادة أن تتمكن الدولة من تقرير ما تراه مناسباً بما يتوافق مع مصالحها، وتنفيذه سواء في المجال الداخلي أو الخارجي بما يتوافق والقانون الدولي.

إذاً: للسيادة مظهران داخلي وخارجي: الداخلي يتمثل في حرية اختيار 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 حالة الحرب، وعقد الصلح، والإعتراف بالدول والحكومات الأجنبية.

ومبدأ السيادة من المبادئ الأساسية للنظام الدولي الراهن، إذ تنص المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها. وهو يرتبط بمبدأ إستقلال الدولة وملازم له كما عبّر عنه القاضي ماكس هوبر Huber في تحكيم جزيرة بالماس عام 1928 من أن سيادة الدولة في علاقتها مع الدول الأخرى تعني إستقلالها⁽²⁾. والإستقلالية هي من ناحية حق

1. هندي، م.س، ص. 172. ومن التعريف يظهر أن المفهوم نظرياً وليس مادياً، لذا يعتبر معياراً لإستقلال الدولة وليس ركناً مادياً لوجودها. فأركان الدولة هي الأرض والشعب والسلطة السياسية. لمزيد من التفاصيل حول السيادة، أنظر المرجع السابق ص 172 - 175.

2. Brown, op.cit, p. 37.

المياه الداخلية العمانية

ممارسة وظيفة الدولة على أرضها خارج سلطة الدول الأخرى، هذا الحق يقابله واجب إلزام حماية حقوق الدول الأخرى على أرضها⁽¹⁾.
سوف نتناول السيادة العمانية علي مياهها الداخلية في سيادة تشريعية وإدارية وقضائية (مبحث أول)، وحدود هذه السيادة على السفن الأجنبية في موانئها (مبحث ثان).

1. Ibid , p. 37- 38

المبحث الأول

السيادة التشريعية والإدارية والقضائية

في التشريع العماني المعمول به بالمرسوم السلطاني رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10⁽¹⁾ حول البحر الإقليمي والجرف القارّي والمنطقة الإقتصادية الخالصة فإن المادة الثالثة من ذات المرسوم بعنوان المياه الداخلية نصت على ما يلي: “تشمل المياه الداخلية لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبرّ من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان”.

أما تعريف المياه الداخلية فقد ورد في قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 81/53 بتاريخ 30 / 5 / 1981⁽²⁾ في المادة 1 تعاريف: “المياه الداخلية: المناطق المائية المالحة أو شبه المالحة أو العذبة والتي تقع وراء خطوط الأساس التي يُقاس منها البحر الإقليمي بإتجاه اليابسة”.

بالنسبة للمياه العذبة في سلطنة عمان سواء كانت سطحية مثل مياه الأودية والأفلاج أو المياه الجوفية فتُعتبر ثروة وطنية خالصة إستناداً للمرسوم رقم 88/82. وهنالك خمسة أفلاج عمانية سُجّلت في اليونسكو كتراث مشترك

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

2. الجريدة الرسمية العمانية رقم 219 الصادر بتاريخ 15 / 6 / 1981، ص.ص. 3-9.

المياه الداخلية العمانية

للإنسانية ولهذه الأفلاج نظام خاص لتقسيم المياه فيها وتوزيعها وبنائها، ومجال حديثاً في هذا الكتاب المياه الداخلية المالحة والمتصلة بالبحر. وهنا تتضح أهمية هذه الدراسة من حيث مواءمة أو تحديد الاختصاصات بين القانون العام العماني الداخلي وبين القانون الدولي للبحار.

أما بشأن النظام القانوني للمياه الداخلية فإن القوانين العمانية تنظم هذا الجانب وأهمها: القانون البحري السابق والقانون الحالي الجاري العمل به، وقانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية، وقانون الصيد البحري.

فقد أشار القانون البحري الصادر بالمرسوم رقم 81/35 بتاريخ 15/4/1981⁽¹⁾. في المادة 1 "تسري أحكام هذا القانون على جميع أنواع الملاحة البحرية سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أو لم تكن، وسواء كانت تمارسها ذوات طبيعية أو ذوات معنوية". أما القانون البحري الجاري العمل به والصادر بالمرسوم رقم 2023/19 الصادر بتاريخ 30/3/2023⁽²⁾ فقد أكدت المادة (2) منه على ما جاء في القانون السابق إلا أنها استثنت من تطبيقه:

- 1 - السفن والوحدات البحرية المخصصة للأغراض العسكرية وذلك فيما عدا أحكام التصادم البحري والإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة.
- 2 - السفن المملوكة للدولة والمخصصة للخدمة العامة لأغراض غير تجارية، فيما عدا الأحكام المتعلقة بجنسية السفينة، ووثائقها، وتسجيلها، والرهن البحري وأحكام التصادم البحري، وعملية الإنقاذ البحري، والخسائر البحرية المشتركة.

1. الجريدة الرسمية رقم 216 بتاريخ 1/5/1981، ص. 3-70.

2. المنشور بالجريدة الرسمية رقم (1487) الصادر بتاريخ 2/4/2023.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

وفي المادة 3 من القانون السابق قُدِّم تعريفًا للملاحة البحرية “تعتبر الملاحة البحرية بأنها عندما تمارس في البحر والموانئ والمرافئ وأجزاء الأنهار المتصلة بالبحر”. أما القانون البحري الصادر في 2023/3/30 فلم يعرف الملاحة البحرية.

وأكد القانون على تطبيق أحكام الإتفاقيات الإقليمية والدولية والعرف البحري إذا لم يوجد به نص يمكن تطبيقه، حيث أوردت المادة 2 من القانون 81/35: “إذا لم يوجد في هذا القانون نص يمكن تطبيقه، تطبق أحكام المبادئ العامة لأي تشريع عماني آخر خاص بالملاحة البحرية وأحكام الإتفاقيات الإقليمية والدولية والعرف البحري». أما القانون البحري 2023/19 فقد نصت المادة (3) على: «تعد أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عمان جزءا مكملًا لهذا القانون، وفي حالة حدوث تعارض بينهما تسري أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

ويصدر الوزير اللوائح والقرارات اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عمان.

وتعتمد السلطة البحرية التفسيرات الموحدة الصادرة عن المنظمة.» وأكدت المادة 1 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية الصادر بالمرسوم رقم 81/98 بتاريخ 9/ 11/ 1981⁽¹⁾ السابق بأن ذلك القانون يُشكِّل الأحكام الأساسية والتي تنظِّم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية بما في ذلك الموانئ والسفن التجارية.

وفي نفس المساق نصت المادة 3 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في

1. الجريدة الرسمية 230 الصادرة بتاريخ 15/ 11/ 1981

المياه الداخلية العمانية

المياه الإقليمية بشأن القوانين التكميلية: “تسري أحكام المعاهدات الدولية المنظمة لها السلطنة وتعتبر أحكامها جزءاً مكماً لهذا القانون وكذلك القوانين البحرية وغيرها التي تصدر عن السلطات المختصة بسلطنة عمان“. وقد أورد القانون أحكاماً تشريعية، حيث أوردت المادة 2 بعنوان سلطات وواجبات: “تكون وزارة المواصلات الجهة المختصة رسمياً في السلطنة بالإشراف على الشؤون البحرية وتطويرها ويكون لها إصدار القرارات لتنفيذ هذا القانون، كما تختص وزارة المواصلات بإنشاء وتشغيل وإدارة الموانئ المدنية والمساعدات الملاحية وتنظيم حركة الملاحة البحرية في المياه الإقليمية“.

وبدأه من عام 2003 منحت الحكومة العمانية الشركة العربية للخدمات الملاحية (AMNAS) الحق في الإشراف وتقديم الخدمات الملاحية في الموانئ وفي كامل المياه الإقليمية والمنطقة الإقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

وقد أوردت مواد القانون البحري رقم 2023/19 أحكاماً تفصيلية عن السيادة العمانية على المياه الداخلية العمانية والسفن العاملة والمبحرة فيها، سنستعرضها عند مناقشاتنا اللاحقة.

وخلال دراستنا للسيادة التشريعية والإدارية والقضائية العمانية على مياهها الداخلية، فإننا سنتناولها في ممارستها على الموانئ والمرافئ (مطلب أول) وممارستها على بقية المياه الداخلية (مطلب ثان).

1. وذلك حسب المرسوم رقم 2003/81 بتاريخ 2003/11/4 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 755 الصادر في 2003/11/15، ص. 10.

المطلب الأول

ممارسة السيادة على الموانئ والمرافئ

الموانئ البحرية كما عرّفها المادة الأولى من إتفاق جنيف لعام 1923 هي «التي ترد عليها عادةً السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية». وعرّفها الفقه بأنه منفذ طبيعي أو صناعي تستخدمه السفن مأوى لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب أو حملهم. ويمكن إستخلاص تعريف الميناء: «بأنه مجموعة من العناصر المادية يتم تشييدها بمنطقة على البحر تكون وظيفتها حماية وخدمة السفن والفلك بأنواعها المختلفة وفي شتى المجالات التجارية والعسكرية والصيد والنزهة».

أما في القانون العماني، فقد عرّفها المادة (1) بعنوان تعاريف من القانون البحري 19/2023 بأنه: «كل ميناء تجاري أو صناعي أو سياحي أو مرفأ وما يشتمل عليه من مرافق». ويلاحظ أن التعريف أخرج موانئ الصيد البحري وهي الأكثر عدداً في عمان. اما لائحة السلامة ومنع التلوث البحري في الموانئ العمانية فقد عرّفته: «كل ميناء تجاري أو سياحي أو صناعي يستقبل سفناً تقوم برحلات دولية وما يشمل عليه من مرافق مينائيّه».

المياه الداخلية العمانية

ويمكن تقسيم الموانئ البحرية إلى عدد من الأنواع:

موانئ تجارية، وصناعية، وصيد بحري، وسياحية، وأخيرا موانئ عسكرية وأخيراً موانئ نزهة وكل هذه الأنواع متواجدة في عمان ولكن تجدر الإشارة أنه لن يتم الحديث عن الموانئ العسكرية نظراً لوضعها الخاص المرتبط بطبيعة الحال بالأمن القومي للبلاد.

الفرع الأول

الموانئ التجارية والصناعية

يتولى الإشراف على الموانئ التجارية في سلطنة عمان وزارة النقل والإتصالات وتقنية المعلومات حالياً بناءً على القانون البحري الصادر بالمرسوم 2023/19 ووزارة المواصلات سابقاً وذلك حسب المراسيم رقم 81/35 بإصدار القانون البحري الصادر بتاريخ 1981/4/15 والمرسوم رقم 81/98 بشأن تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية الصادر بتاريخ 1981/11/9⁽¹⁾ والمرسوم 2023 / 19. وحسب مقتضيات المادة 1 من المرسوم 98/81 السابق: «يُعمل بأحكام القانون المرفق في شؤون الموانئ والمنائر والسفن والبحارة والمرشدين ويُسمى بقانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية». ونصت المادة 2 من القانون بعنوان سلطات وواجبات: “تكون وزارة المواصلات الجهة المختصة رسمياً في السلطنة بالإشراف على الشؤون البحرية وتطويرها ويكون لها إصدار القرارات لتنفيذ هذا القانون، كما تختص وزارة المواصلات بإنشاء وتشغيل وإدارة الموانئ المدنية والمساعدات الملاحية وتنظيم حركة الملاحة البحرية في المياه الإقليمية”. وأكدت المادة 3 “على وزير المواصلات إصدار اللوائح والقرارات المنظمة لهذا القانون”.

1. المرسوم 81/ 35 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 216 بتاريخ 1981/5/1، ص.ص. 3-70، والمرسوم رقم 81/98 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 230 بتاريخ 1981/11/15، ص.ص. 13-3.

المياه الداخلية العمانية

وفي الباب الثاني من ذات القانون الذي جاء بعنوان إنشاء الموانئ وإدارتها وإستعمالها نصت المادة 4: إشتراطات الترخيص: "لا يجوز إنشاء وإعداد الموانئ والأرصفة والأساكن في السلطنة أو إستعمالها أو إستثمارها إلا بترخيص مسبق من وزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها".

وحددت المادة 5 من ذات القانون معاملة الميناء كمرفق عام حيث نصت: "تُعتبر جميع الموانئ والمنشآت والمباني والأجهزة والمعدات والمحطات السلكية واللاسلكية والمنارات من المرافق العامة مالم يصدر قرار بخلاف ذلك من وزير المواصلات".

وورد في المادة 6: "تقدم إدارة كل ميناء بقواعد ونظم توضح ما يتعلق على السفن والمتعاملين مع الميناء إتباعه لحسن سير العمل بالميناء على أن يتم التصديق على هذه القواعد والنظم بقرار من وزير المواصلات".

أما المادة 7 حول الإشراف على العاملين بالموانئ: "يخضع لوزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها جميع العاملين في الموانئ التابعة أيّاً كانت الجهة التي يتبعونها وذلك في كل الأمور التي تكفل عدم الإخلال بالأنظمة أو التعليمات الخاصة في تلك الموانئ وسير العمل فيها وتتولى في سبيل ذلك التحقيق في المخالفات مباشرةً لإتخاذ الإجراءات اللازمة".

أما المادة 9 فقد أباحت لوزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها الحصول على

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

العقارات اللازمة لإنشاء الموانئ التابعة لها أو توسيعها أو ربطها بطرق المواصلات الخاصة بالملاحة البحرية وذلك طبقاً للقوانين النافذة في هذا الشأن⁽¹⁾.

وبخصوص عمليات القطر والإرشاد في الموانئ العمانية فقد إقتصر على السفن العمانية دون الأجنبية حسب المادة 6 من القانون البحري العماني: “لا يجوز لأي سفينة أجنبية أن تقوم بعمليات القطر والإرشاد في الموانئ العمانية أو الملاحة الساحلية بين موانئ السلطنة” بدون ترخيص من الجهة البحرية المختلفة⁽²⁾ ونصت المادة 282 من ذات القانون على: ”

1 - الإرشاد إجباري في الموانئ والممرات المائية التي تصدر بتعيينها قرار من السلطة المختصة.

2 - وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عليه القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

3 - وتعفى من الإلتزام بالإرشاد السفن الحربية وسفن الدولة غير المخصصة لأغراض تجارية وغيرها من السفن التي يصدر بإعفائها قرار من السلطة المختصة“.

والمادة 283 بينت أنه: ”على كل سفينة خاضعة لإلتزام الإرشاد أن تتبع

1. مثلاً أنظر المرسوم رقم 81/68 بتاريخ 1981/8/19 المنشور في الجريدة الرسمية عدد 224 بتاريخ 1981/9/1 ص 7. حول نزاع ملكية بعض الأماكن بريام وتخصيصها للمنفعة العامة لاقامة مرافق بحرية عليها.
2. عدلت المادة بالمرسوم رقم 93/12 الصادر في 1993/4/24 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 502 الصادرة بتاريخ 1993/5/1 ص 51,52 كما أصدر وزير المواصلات القرار رقم 86/84/2 في شأن السفن الأجنبية التي تقوم بالقطر والإرشاد دون ترخيص مسبق والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 343 بإستخدام وسائل الإرشاد الملاحي في المياه العمانية.

المياه الداخلية العمانية

القواعد التي تحددها السلطة البحرية المختصة في شأن طلب المرشد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها“.

أما القانون البحري الصادر بالمرسوم 19/ 2023 فقد أكد في المادة (10) باختصاص الوزارة بكل ما يتعلق بشؤون الملاحة البحرية وبالأخص الفقرات التالية الخاصة بالموانئ:

2 - إنشاء وتشغيل وإدارة وتطوير واستثمار واستعمال الموانئ والأرصفة.
4 - تحديد الممرات البحرية التي يجب أن تسلكها السفن عند الدخول إلى الموانئ العمانية أو الخروج منها.

8 - تحديد واعتماد رسوم استخدام الموانئ العمانية، وشحن أو تفريغ أو تخزين البضائع، ورسوم التسهيلات الملاحية وأي خدمات أخرى.

كما أعطت المادة (17) الحق للسلطة البحرية الرقابة والتفتيش على السفن الراسية في الموانئ العمانية. وأعطت كذلك المادة (67) الحق في الحجز التحفظي على السفينة وفاء لدين بحري، وذلك بقرار من المحكمة المختصة واعتبرت من الديون البحرية الفقرات التالية:

1 - رسوم الموانئ والممرات البحرية ورسوم المساعدات الملاحية والأتاوى والمبالغ المستحقة على السفينة.

6 - قطر السفينة.

7 - إرشاد السفينة.

21 - رسوم خدمات الشؤون البحرية.

أما المادة (104) فأوجبت على ربان السفينة أن يقدم سجل وقائع السفينة

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

الى السلطة البحرية للتأشير عليه خلال (24) ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه السفينة اختيارياً أو اضطرارياً متى ما طلبت منه السلطة البحرية ذلك.

أما بخصوص الإرشاد فقد نصت المادة (246) على: « الإرشاد في الموانئ إجباري للسفن، ويجوز لسلطة الميناء إعفاء بعض السفن من واجب الإرشاد. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم المستحقة عليه القوانين والقرارات المعمول بها في هذا الشأن.»

ويلاحظ أن القانون لم يقصر عملية القطر والإرشاد على السفن العمانية دون الأجنبية كما كان في المادة 6 من القانون البحري السابق رقم 81/35. كما لم يشر الى إعفاء السفن العسكرية من الإلتزام بالإرشاد كما كان سابقاً. ويفهم من ذلك أن الإعفاء متروك لسلطة الميناء في القانون الجديد دون النص عليه في القانون.

أما بخصوص النظم والقواعد الداخلية للموانئ الصناعية العمانية فقد صدرت بها قرارات وزارية تتناول مختلف الجوانب التي تهم السفن والشركات ومختلف المتعاملين⁽¹⁾.

1. بخصوص ميناء السلطان قابوس القرار الوزاري رقم (20/ن/2003) بتاريخ 2003/3/25 وميناء صلالة القرار رقم 57/ن/2003 بتاريخ 2003/7/20. أنظر:

- www.pscoman.com
- www.salalahport.com
- www.portofsohar.com

الفرع الثاني

موانئ الصيد البحري

وزارة الثروة الزراعية والسمكية هي التي تُشرف على موانئ الصيد البحري. وقد صدر أول قانون للصيد البحري بموجب المرسوم السلطاني رقم 81/53 المؤرخ في 30 / 5 / 1981⁽¹⁾ ثم تلتها اللائحة التنفيذية التي تنظم العمل بالقانون والصادرة بموجب القرار الوزاري لوزير الزراعة والثروة السمكية رقم 82/3 والمعدّل بموجب قرار وزاري برقم 94/4 صادر بتاريخ 1994/2/20 ثم صدرت لائحة جديدة معدّلة في عام 2004 بموجب القرار الوزاري رقم 2004/64 بتاريخ 2004/9/28. وتتولى الوزارة إنشاء وإدارة وصيانة وتطوير موانئ الصيد البحري بما في ذلك المراسي والتجهيزات التابعة كما تنظم الوزارة إستغلال الميناء وإستخدامه من قبل الصيادين والمستثمرين وتضع القوانين المنظمة لذلك.

وقد عرّفت اللائحة ميناء الصيد البحري بأنه كل مكان تتم تهيئته لرسو سفن الصيد البحري للإحتماء وإنزال منتجات الصيد البحري أو القيام بعمليات الإصلاح والصيانة لسفن الصيد وتشرف عليه الوزارة. كما يشمل قناة الدخول والممر والأحواض والمراسي والعلامات البحرية والمنطقة المحددة من اليابسة المتصلة

1. الجريدة الرسمية العدد 219 بتاريخ 1981/6/15، ص.ص. 3-9.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

بالأحواض وكافة المنشآت بالميناء⁽¹⁾. وهذا التعريف يتطابق مع ما جاء في المادة 11 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تُعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المينائية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. أما مهام ميناء الصيد البحري فقد عرّفها اللائحة بتوفير سلامة الرسو، الأمن لسفن الصيد وقوارب الصيد البحري، وتقديم التسهيلات والخدمات الأخرى المرتبطة بنشاط الصيد⁽²⁾ كما تطرقت اللائحة لمختلف النواحي القانونية لميناء الصيد البحري كتشكيل لجنة إستشارية لكل ميناء (المادة 3) وإختصاصات هذه اللجنة (المادة 4) كما حددت كيفية دخول وخروج الميناء وتنظيم حركة رسو ودخول سفن الصيد وإختصاصات إدارة الميناء.

وإذا كان قانون الصيد البحري ولائحته التنفيذية هما أساساً يعنيا بتنظيم موانئ الصيد البحري، إلا أن بعض مواد القانون البحري رقم 19/2023 نظمت جوانب من شؤون الصيد البحري. فرغم أن القانون لم يشير الى ذكر موانئ الصيد البحري في تعريفه للميناء الوارد في المادة الأولى، إلا أن الفقرة 7 من المادة (103) منه أشارت إلى أن الربان يكون مسؤولاً عن مسك دفتر يتضمن تقارير حصيلة الصيد بالنسبة لسفن الصيد.

1. المادة (1) من لائحة إدارة موانئ الصيد البحري الصادره بالقرار الوزاري لوزير الزراعة والثروة السمكية

رقم 2004/64 بتاريخ 2004/9/28.

2. المادة 2 من اللائحة أعلاه.

الفرع الثالث

الموانئ السياحية

هذا النوع من الموانئ جديدة في عمان وتتولى إدارته وزارة السياحة التي تُشرف على ميناء بندر الروضة وموانئ القطاع الخاص الذي منح الحق في إقامة المنشآت السياحية الكبيرة وما تحتويه من موانئ ترفيهية، وأهم هذه الموانئ ميناء الموج قرب مطار مسقط الدولي وهناك عدة موانئ ترفيهية قيد الإنشاء في المناطق السياحية في منطقة (بي تي) والسيفه وصلالة. وهذا النوع من الموانئ يتطلب قانون منفصل ينظم عملية إنشاؤه وإدارته كما هو الحال فيما يتعلق بتشغيل أجهزة المساعدات الملاحية التي أُنيطت بها للشركة العربية للخدمات الملاحية (AMNAS) بدايةً من عام 2003 كما سبق ذكره وذلك بناءً على المادة 1، من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية.

إن القانون الذي يُنظم إنشاء وإدارة وإستخدام هذا النوع من الموانئ يصبح ضرورياً مع إنتشار أعدادها من جانب، وإنتشار عمليات التهريب والهجرة غير الشرعية والإرهاب والصيد غير المرخص من جانب آخر.

المطلب الثاني

ممارسة السيادة العمانية على بقية المياه الداخلية

لعمان سيادة على مياهها الداخلية داخل وخارج الموانئ، فمياه الأخوار ومجاري الأودية التي تلتقي فيها المياه العذبة بالمالحة وكذلك مياه البحر المتغلغلة بين الجبال وهي كثيرة في عمان نظراً للتركيب الجيولوجي والتي تقع خلف خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي تُعتبر مياهاً داخلية عمانية لعمان سيادة تشريعية وإدارية وقضائية عليها.

وبما أن السيادة متشعبة على المياه الداخلية ومظاهرها متعددة فإننا سنقصر حديثنا في هذا الجانب على السيادة العمانية على الموارد الطبيعية في مياهها الداخلية في (فرع أول) وسيادة تشريعية وإدارية على الجوانب البيئية في (فرع ثان) وسيادة في الإشراف وتنظيم الملاحة البحرية في (فرع ثالث).

الفرع الأول الموارد الطبيعية

تشمل الموارد الطبيعية الموارد الحية مثل الثروة المائية الحية وهي كما عرّفها المادة 1 من قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية⁽¹⁾: "الشروات المائية الحية. الكائنات النباتية والحيوانية التي تعيش في مياه الصيد أو المياه الداخلية أو على قاع البحر أو في تربته التحتية وما يتكون داخل أجسام هذه الكائنات الحية (اللؤلؤ) أو بعد موتها (الشعاب المرجانية)".

كما عرّفت المادة ذاتها قاع البحر وتربته التحتية بأنه "الجزء من قاع البحر وتربته التحتية الذي تغمره مياه الصيد والمياه الداخلية".

وقد أكد قانون الصيد البحري هذا على سريان أحكامه في المادة 2 على مياه الصيد والمياه الداخلية وقاع البحر وتربته التحتية في سلطنة عمان. ومنع القانون منعاً باتاً على سفن الصيد الأجنبية الصيد في المياه العمانية إلا بإذن من السلطة المختصة كما جاء في المادة 12 من قانون الصيد البحري حيث تنص: "ممنوع منعاً باتاً على سفن الصيد الأجنبية صيد الثروات المائية الحية في مياه الصيد إلا بإذن من السلطة المختصة". وقررت فرض عقوبات رادعة على مخالفة

1. الصادر بالمرسوم رقم 81/53 بتاريخ 1981/5/30 أنظر الجريدة الرسمية العدد 219 الصادر في 1981/6/15، ص. 3-9، والمرسوم رقم 93/59 بتاريخ 1993/10/30 بتعديل بعض أحكام ذلك القانون.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

ذلك تبدأ بالغرامة أو السجن ومصادرة الصيد وتنتهي بمصادرة السفينة المادة 28 (ب) مكرر: "مخالفة المادة 12 بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف ريال عماني ولا تزيد على عشرين ألف أو بالسجن لمدة لا تقل عن شهرين ولا تزيد عن ستة أشهر أو بالعقوبتين معاً وبحكم مصادرة الثروات المائية الحية التي يتم ضبطها أو ثمنها، ويجوز الحكم بمصادرة معدات وأدوات الصيد التي إستعملت في إرتكاب المخالفة أو أُعدت لإستعمالها فيها وتضاعف العقوبة في حالة تكرار ذات المخالفة مع جواز الحكم بمصادرة السفينة".

كما تشمل الموارد الطبيعية الموارد غير الحية مثل المعادن المختلفة والنفط والغاز والتي نظمها قانون التعدين⁽¹⁾، والذي عرف منطقة التعدين بأنها تشمل اليابسة والأرض التي تقع تحت الماء، وقاع البحر، وباطن الأرض الذي يقع تحت قاع البحر وتحت سطح اليابسة⁽²⁾. وقد أوكل هذا القانون لوزارة التجارة والصناعة عمليات منح التصاريح والإمتيازات للتنقيب وإستخراج المعادن، أما فيما يخص النفط والغاز فإن قانون النفط والمعادن⁽³⁾ قد أعطى الحق الحصري لوزارة النفط في منح حقوق الإستكشاف والإنتاج دون غيرها للأراضي التي تقع تحت السيادة العمانية ومنها باطن المياه العمانية⁽⁴⁾.

1. الصادر بالمرسوم رقم 2003/27 بتاريخ 2003/4/16، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 742 الصادرة في 2003/5/3، ص. 5-16. وقد ألغى هذا المرسوم في مادته (3) النصوص المتعلقة بالتعدين الواردة في قانون النفط والمعادن الصادر في 1974.

2. المادة 1 من القانون.

3. الصادر بالمرسوم رقم 74/42 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 70 الصادرة في 1974/11/8، ص. 2-11.

4. المادة 1/ 1 والمادة 1/3 في القانون.

المياه الداخلية العمانية

مما سبق يتضح أن سلطنة عمان تمارس سيادتها وسلطتها على الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية المتواجدة في مياهها الداخلية وأن هذه السيادة لا تقتصر على الموارد الطبيعية بل تتعداها لمختلف الأوجه مثل الجوانب البيئية وتنظيم حركة الملاحة البحرية.

الفرع الثاني الجوانب البيئية

أصدرت الحكومة العمانية ومن قبيل إختصاصها السيادي عدداً من القوانين واللوائح الوطنية مثل قانون: "مراقبة التلوث البحري"⁽¹⁾. وقانون " حماية البيئة ومكافحة التلوث"⁽²⁾ ولائحة "إعادة إستخدام مياه الصرف وتصريفها"⁽³⁾. ولائحة "تصاريح إدارة البيئة البحرية"⁽⁴⁾ ولائحة "تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية"⁽⁵⁾ والتي أعطت الحق في التفتيش ورصد المخالفات لمفتشي البيئة، حيث نصت المادة (4) من اللائحة: "لمفتشي البيئة المختصين دخول وتفتيش ورصد أي تصريف للمخلفات السائلة لتنفيذ المهام الموكلة إليهم"، واللائحة إتفاقية عرّفت التلوث والمخلفات السائلة، كما جاء في المادة 1: "التلوث البحري" الإدخال المباشر أو غير المباشر عن طريق النشاط البشري للمخلفات أو أية مواد أخرى في البحر....". أما المخلفات السائلة فهي: "أي سائل يحتوي على ملوثات بالبيئة يتم تصريفه في البيئة البحرية من مصادر في البر أو البحر". وأوردت العقوبات للمخالفات لهذه القوانين.

1. الصادر بالمرسوم 74/34 بتاريخ 1974/8/3

2. الصادر بالمرسوم 82/ 10، والذي جدد بموجب المرسوم 2001/114، والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 707 الصادرة بتاريخ 2001/11/14، ص.ص. 31-15.

3. الصادره بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 93/145 وتعديلها بالقرار 2002/55.

4. الصادر بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 39 / 2004 بتاريخ 2004/3/15.

5. الصادره بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 2005/159 بتاريخ 2005/6/19.

المياه الداخلية العمانية

كما قامت بالإنضمام إلى العديد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث مثل بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر في البر⁽¹⁾.

كما تم إعلان العديد من الخيران (الخلجان) مناطق محميات طبيعية مثل محمية خور المغسيل، ومحمية خور البليد، ومحمية خور صولي، محمية خور الدهاريز، ومحمية خور طاقة، ومحمية خور روري، ومحمية خور عوقد، ومحمية خور القرم الصغير، ومحمية خور القرم الكبير⁽²⁾.

كما تم إنشاء محمية السلاحف على الشاطئ في المنطقة القريبة من رأس الحد⁽³⁾. وبما أن مجال التلوث البحري يخص البحر الإقليمي أكثر من المياه الداخلية فسوف يتم بحث الجوانب البيئية بالتفصيل في كتاب البحر الإقليمي العماني.

وتتدد هذه السيادة لتشمل حق إرشاد السفن وتوجيهها وحق إستخدام الرادارات على طول هذه المياه.

1. المرسوم رقم 91/90 بتاريخ 1991/11/10، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 467 الصادرة بتاريخ 1991/11/16، ص. 5.

2. البيئة العمانية خلال 3 عقود، وزارة البلديات الإقليمية وموارد المياه، مسقط، سلطنة عمان، د. ت، ص 30.

3. حسب المرسوم السلطاني رقم 96/25 والقرار الوزاري لوزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 2000/133 بشأن إدارة المحمية.

الفرع الثالث

تنظيم والإشراف على الملاحة البحرية

تتم ممارسة هذا النوع من السيادة من خلال إقامة منارات إرشاد السفن الضوئية وبناء الرادارات الساحلية وكذلك إنشاء محطات سلكية ولاسلكية وإذاعية لإرشاد السفن. وبحكم كون المياه العمانية تقع على ملتقى خطوط الملاحة الرئيسية في المنطقة قديماً وحديثاً كان إنشاء هذه المساعدات لسلامة الملاحة البحرية منذ القدم خاصةً على جزيرة (ديدامار) التي تقع في وسط مضيق هرمز أمراً ضرورياً⁽¹⁾.

إن القانون المنظم سابقاً للمناظر في عمان هو المرسوم السلطاني رقم 81/98 الصادر في 9 نوفمبر 1981 والمسمى بقانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية، فقد أشارت المادة 8 (1) أنه "لا يجوز إنشاء أية منارة ضوئية أو علامة إرشادية إلا بعد موافقة وزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها". وكذلك المادة 8 (2) "لوزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها أن تزيل أو تعدل أي جهاز ضوئي قد يحدث إلتباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة البحرية". أما المادة 12 فقد حددت شروط إستعمال الأجهزة اللاسلكية حيث نصت على أنه: "لا يجوز تجهيز أي سفينة تعمل في المياه الإقليمية للسلطنة بأية أجهزة لاسلكية مالم يكن لديها ترخيص بذلك من السلطات المختصة في الدولة المسجلة بها

1. لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى كتاب عمان البحري، م. س، ص 2-1 - 2-23.

المياه الداخلية العُمانية

ولا يجوز إستعمال هذه الأجهزة إلا في الأغراض الخاصة بالملاحة البحرية والإتصالات وذلك وفقاً للشروط المقررة⁽¹⁾. وكذلك المادة 16 (5) أكدت على أن وزارة المواصلات أو الجهة التي تعينها هي الجهة الرسمية في السلطنة التي تختص بتحديد مناطق ونوعية المساعدات الملاحية اللازمة لتأمين سلامة إبحار السفن في المياه الإقليمية.

وهناك العديد من المنارات الإرشادية والرادارات الساحلية على طول السواحل العمانية وهي تهدف لإرشاد السفن وإبحارها بسلامة وأمان في المياه الإقليمية والمنطقة الإقتصادية الخالصة. وبما يتوافق مع إشتراطات المنظمة البحرية الدولية (IMO)⁽²⁾ و (IALA)⁽³⁾ و (IHO)⁽⁴⁾.

وقد أكدت المادتين (255-256) من القانون البحري رقم 2023/19 هذا المعنى بحيث نصت المادة 255: «تلتزم كل سفينة تستفيد من المساعدات الملاحية عند مرورها في مناطق المساعدات الملاحية في الموانئ أو المناطق التي تحددها السلطة البحرية، بدفع الرسوم المقررة لذلك.» والمادة 256: «لا يجوز إنشاء أي منارة ضوئية أو علامة إرشاد بحري إلا بعد موافقة الوزارة أو الجهة التي تحددها، ولا يجوز لأي شخص أن يحجب أو يزيح أو ينقل أو يغير أو يحطم أي أداة وضعت للمساعدة الملاحية.

1. الجريدة الرسمية العدد 230 الصادره في 1981/11/15، ص 3-13.

2. International Maritime Organization

3. International Association of Lighthouse Authorities

4. International Hydrographic Office

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

كما لا يجوز لأي شخص أن يقوم بتركيب أي إضاءة بحرية أو أداة توهم الغير بأنها علامة إرشاد بحري.

ويلتزم كل من يمتلك أو يستعمل تجهيزات كهربائية أو منشآت معدنية ثابتة أو متحركة من شأنها أن تحدث تداخلا يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية أو الأجهزة المساعدة للملاحة البحرية التقيد بالتدابير التي تحددها له الجهات المختصة لإزالة هذا التداخل.»

وفيما يتعلق بالإتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن فقد انضمت عمان إلى إتفاقية المنظمة الهيدوغرافية الدولية المعقودة في موناكو بتاريخ 3 مايو 1967، وإلى النظام الأساسي للرابطة الدولية لسلطات الموانئ المعتمد في مدينة طوكيو بتاريخ 21 نوفمبر 1980. وذلك بناءً على المرسوم السلطاني رقم 87/57 الصادر في 25 يونيو 1987⁽¹⁾.

وهكذا سنستخلص مما تقدم وجود سيادة تشريعية وإدارية وقضائية عمانية كاملة على المياه الداخلية التابعة لها. ولكن هل السيادة العمانية على السفن المرتادة لهذه المياه تعادل سيادتها التشريعية والإدارية والقضائية؟ هذا ما سنتناوله في المبحث التالي.

1. الجريدة الرسمية، العدد 362 الصادرة في 1987/7/1، ص 25.

المبحث الثاني

السيادة على السفن الأجنبية

في القانون العماني، فإن تعريف السفينة كما جاء في المادة (1) بعنوان تعريفات وأحكام عامة من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم 2023/19 بتاريخ 2023/3/30 بأنها: «منشأة عائمة، ذاتية الدفع، صالحة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولا يقل طولها عن (24) أربعة وعشرين متراً، وتعمل أو معدة للعمل في البحار، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.»

ويلاحظ على هذا التعريف ما يلي:

1 - أنه يختلف عن التعريف السابق الوارد في القانون البحري السابق رقم 81/35 الوارد في المادة 9 ونصه: «السفينة كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتشمل جميع الملحقات والتفرعات الضرورية لاستثمارها.» وكذلك عن التعريف الوارد في لائحة السلامة ومنع التلوث البحري في المواني العمانية التي عرفت السفينة بأنها: «كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في السلامة البحرية.»

2 - فرق التعريف بين السفينة والوحدة البحرية التي عرفتها بأنها: «منشأة عائمة صالحة للملاحة البحرية غير السفينة». فالاختلاف بين السفينة والوحدة البحرية من جانبين. أولهما أن السفينة ذاتية الدفع بينما الوحدة البحرية ليست كذلك مع أنها صالحة للملاحة. فكيف يكون ذلك؟ لم يوضحه التعريف. وثانيهما أن تحديد

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

طول السفينة بما لا يقل عن 24 متراً لم يرد هذا التحديد بالنسبة للوحدة البحرية. وهذا الفرق في التعريف بين السفينة والوحدة البحرية يثير العديد من التساؤلات والإشكاليات القانونية عند التطبيق في كثير من المواد الواردة في القانون والتي لم يقرن اسم السفينة بالوحدة البحرية مثل المواد 6، 27، 28، 30 وغيرها.

3 - حدد التعريف طول السفينة بما لا يقل عن 24 متراً. وهذا التحديد لم يسبق ذكره في أي من القوانين العمانية. فلا يوجد في القانون البحري السابق رقم 81/35 ولا في لائحة قياس حمولة السفن الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2018/87 أو في لائحة خطوط تحميل السفن الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2019/54، كما لا يوجد في التشريعات العربية مثل النظام البحري التجاري السعودي الصادر في 2018/12/12 والقانون البحري البحريني الصادر بالقانون رقم 10 لسنة 2022.

وتمت معالجة موضوع طول السفينة في هذه القوانين وحمولتها الإجمالية والتزامها بالحصول على شهادة الحمولة الدولية وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بقياس الحمولة لعام ⁽¹⁾1969، وبالحصول على الشهادة الدولية لخطوط التحميل وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بخطط الشحن لعام 1966 ، ضمن اللوائح الداخلية لهذه القوانين والقرارات الوزارية. ولم يوجد مثل هذا التحديد إلا فيما يتعلق بإعفاء السفن التي يقل طولها عن 24 متراً من مسك سجل التصريف الزيتي في مذكرة التفاهم الخاصة بالتفتيش والرقابة على السفن في موانئ دول مجلس التعاون ⁽²⁾ .

1. معالي المكرم محمد بن علي العلوي في ملاحظاته على مشروع القانون البحري لدى مناقشته في مجلس الدولة في دورته السابعة.

2. المصادق عليها بالمرسوم 2005/10 بتاريخ 2005/1/9.

4 - لم ترد في التعريف عبارة «ولو لم تهدف الى الريح». وهذه العبارة وردت في القوانين الخليجية: الكويتي والسعودي والبحريني وغيرها من القوانين. وبما أن مساق حديثنا هو السفينة في القانون الدولي للبحار وما يترتب على وضعها القانوني في الموانئ والمياه الداخلية العمانية وليس الحديث عن مفهوم وتعريف السفينة في القانون البحري، فنكتفي بهذا القدر من النقاش.

فالسفينة أو المنشأة البحرية هي وسيلة المواصلات البحرية الرئيسية وقد إختلف على تعريفها قانونياً، ولكن ما هو متفق عليه بين فقهاء القانون هو أن تكون السفينة قابلة للملاحة في البحار وأن تخصص للقيام بالملاحة على وجه الإعتياد⁽¹⁾. وبذلك لا بد من توفر شرطين في السفينة هما:

1 - أن تكون السفينة صالحة للملاحة من الجانبين:

- خاص بالسفينة ذاتها ومؤداه أن تكون قادرة على السير في البحر بوسائلها الخاصة بما تحتوي عليه من تجهيزات وأدوات بغض النظر عن طريقة تسييرها شراعياً أو بالمحركات، أو بما خصصت له عسكرياً أو مدنياً أو تجارياً.
- والقانوني من حيث التسجيل والجنسية ورفع العلم وغيرها من الجوانب القانونية.

2 - أن تكون مخصصة للملاحة البحرية على وجه الإعتياد. أي أن يكون الغالب في مجموع نشاطها هو السير في البحر ولا ينفي عنها صيغة السفينة أن تقوم أحياناً برحلات نهريّة مثلاً. فلكي تعتبر السفينة أو المنشأة البحرية ينطبق عليها أحكام القانون البحري لا يكفي أن تكون صالحة للملاحة

1. حمود م. س، ص 65

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

البحرية فحسب، وإنما يلزم أيضاً أن تقوم بهذه الملاحة فعلاً بوجه معتاد. فلو عوملت مثلاً أثناء البناء على أنها صالحة للملاحة البحرية ثم خصصها مالکها بعد بنائها للملاحة النهرية، اعتبرت مركباً نهرياً لا سفينة بحرية حتى ولو كانت تقوم بملاحة بحرية عرضية بين حين وآخر. وبذلك فإن ما يخرج عن هذين الشرطين لا يُعتبر من السفن مثل القوارب النهرية والأحواض والرافعات والأرصفة العائمة وزوارق الميناء وبقية منشآت الموانئ⁽¹⁾.

وشمل الإختلاف على التعريف في التمييز بين السفن العامة والسفن الخاصة، فقد تبنى القانون الدولي عام 1928 معيار الغرض المخصصة له السفينة. فالسفينة من السفن العامة إذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير تجارية، وتكون خاصة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية. وتنقسم السفن العامة إلى سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية.

أما السفن الخاصة فهي السفن التي لا ينطبق عليها وصف السفن العامة أي تلك السفن المخصصة لأغراض تجارية غير حكومية. وتُعتبر سفن النزهة من السفن الخاصة.

إن لهذا التقسيم فائدة كبيرة بالنسبة لتحديد الوضع القانوني للسفينة في حالة دخولها الموانئ العمانية كدولة ساحلية وما يؤدي إليه ذلك من تجاذب للسيادة بين دولة علم السفينة وعمان كدولة ساحلية داخل موانئها ومياها الداخلية وتطبيق القوانين العمانية عليها كما سنرى لاحقاً.

من الناحية القانونية فإنه بدخول السفينة الأجنبية إلى الموانئ العمانية

1. نفس المرجع، ص66

المياه الداخلية العمانية

فإنها تضع نفسها تحت السيادة العمانية كدولة ساحلية، وعمان مخولة في هذه الحالة بتطبيق قوانينها على السفينة ومن عليها⁽¹⁾، ففي هذا الشأن تنص المادة 25 (2) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على ما يلي: “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”. وهذه السفينة تخضع لجميع اللوائح والنظم العمانية المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك وما يتعدى ذلك من المحافظة على البيئة البحرية والمنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية⁽²⁾.

إلا أن هذا الخضوع ليس خضوعاً تاماً وفي جميع المسائل فبما أن السفينة تخضع لنوعين من السيادة، وهي سيادة دولة الميناء وسيادة دولة العلم، فإن تجاذب هاتين السیادتين وخضوع السفينة لأي منهما يعتمد على نوع السفينة سواء كانت تجارية أو عامة، وفي أي المسائل مدنية أو جنائية، وتمس النظام والأمن العام لدولة الميناء أو لا تمس، ومن ثم وجود إتفاقية تنظم الإختصاص على السفينة بين دولة الميناء ودولة العلم من عدمه.

وبما أن الموانئ والمرافئ والمراسي هي مكان إلتقاء سيادة عمان وسيطرتها على موانئها وبقية مياهها الداخلية كدولة ساحلية، مع سيادة دولة علم السفينة المرتادة لهذه المياه والمرافئ، فإن التجاذب بين السیادتين يقع من خلال أكثر من جانب:

1. Churchill and Lowe. , op.cit, p.54.

2. Ibid, p. 54

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

من الجانب الأول هو تنازع الإختصاص القانوني الذي يحكم كلاً من الميناء والمرفق والسفينة الموجودة فيه. فكما تم ذكره أعلاه، فإن الموانئ والمرافئ والمراسي يشترك في تنظيمها القانون العام الداخلي مع القانون الدولي للبحار. أما السفينة فهي تخضع في تنظيمها إلى كل من القانون الدولي للبحار والقانون البحري في ما يتعلق بتحديد مفهومها، وتخضع للقانون الدولي للبحار والقانون الدولي الخاص في ما يتعلق بتحديد علاقتها بدولة علمها وتنظيم جنسيتها والعاملين عليها. وينفرد القانون الدولي للبحار بتحديد مركزها القانوني أثناء وجودها في أجزاء البحار المختلفة كالبحر العالي والمنطقة الإقتصادية الخالصة وبقية المجالات البحرية الأخرى⁽¹⁾. ونتيجة لهذا التنازع بين كل من القانون العام الداخلي، والقانون البحري، والقانون الدولي الخاص، والقانون الدولي للبحار، ينشأ تجاذب السيادة بين عمان كدولة ساحلية ودولة علم السفينة. إلا أنه في هذا الكتاب، سيتم التركيز أساساً على البحث في القانون الدولي للبحار مع التطرق العرضي لبقية القوانين كلما تطلب المساق ذلك.

ومن الجانب الثاني، فيُضاف إلى تنازع الإختصاص الذي يحكم علاقة الميناء والسفينة، يوجد تنازع إختصاص آخر حول السفينة ذاتها بشأن أولوية تطبيق قوانين الدولة الساحلية عليها أو تطبيق قوانين دولة علم السفينة تخص السفن العامة والسفن الخاصة.

فالسفن العامة، والتي هي سفن مستعملة لأغراض حكومية غير تجارية، جاءت بحصاناتها المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982،

1. حمود، م. س.، ص 64

المياه الداخلية العمانية

حيث أشارت فيها أنه ليس هنالك ما يمس حصاناتها من قبل قوانين الدولة الساحلية عدا الالتزام بالقواعد المطبقة على المرور البريء والتي تنطبق على جميع السفن، وحق الدولة الساحلية مطالبتها بمغادرة بحرهما الإقليمي إذا لم تمثل لقوانينها وأنظمتها، مع تحمّل مسؤولية دولة علم السفينة أي خسائر أو ضرر يلحق بها كدولة ساحلية. فالسفينة العامة تخضع للنظم والقانون في الدولة الساحلية، أي إحترامه، لكنها لا تخضع لإختصاص القوانين بها الذي يمكنها من إتخاذ إجراءات خاصة بالمحاسبة على مخالفة قوانينها⁽¹⁾.

أما السفن الخاصة، أي تلك المستعملة لأغراض تجارية غير حكومية وكذلك سفن النزهة، فعند دخولها الموانئ والمياه الداخلية للدولة الساحلية تخضع بصورة عامة لإختصاصها، وبالتالي عليها الالتزام بجميع اللوائح والنظم والقوانين المتعلقة بالأمن والملاحة والجمارك والصحة والمسائل التنظيمية والفنية الأخرى.

فالسيادة بالنسبة للدولة الساحلية يمكن النظر إليها على نحو تزيد كلما كانت قريبة من اليابسة بإتجاه البحر العالي، فسيادتها على موانئها ومياهها الداخلية أقوى وأكبر ثم تتناقص من البحر الإقليمي إلى المنطقة المتاخمة إلى المنطقة الإقتصادية وأخيراً البحر العالى الذي لا يكون للدولة الساحلية أى نوع من السيادة عليه ما عدا السفن التى تحمل علمها. وفي المقابل فالمياه الداخلية تكون السيادة بالنسبة لدولة علم السفينة فى أضعف حالاتها، فالسفينة فى أعالي البحار تخضع لولاية ورقابة الدولة التى ترفع علمها فقط، وتتمتع بالحريات المقررة فى القانون الدولى

1. الغنيمي (د. محمد طلعت)، القانون الدولي البحري فى أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف،

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

للبحار من ملاحه وصيد وبحث علمي. فإذا كانت في المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة ساحلية لا يحق لها صيد واستغلال الثروات إلا بإذن من سلطات تلك الدولة، فإذا تواجدت في المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية أن تمارس سيطرتها وسيادتها من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو الهجرة أو الصحة إذا تم هذا الخرق داخل إقليمها البري أو مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي. ويكون لهذه السفينة حق المرور البرئ فقط في البحر الإقليمي. أما في المياه الداخلية فإن السفينة تضع نفسها تحت سيادة الدولة الساحلية وفي هذه الحالة تغلب سيادة الدولة الساحلية على سيادة دولة علم السفينة.

وعند مناقشتنا لحدود السيادة العمانية على السفن الأجنبية في موانئها، فإننا سنتطرق إلى تجاذب السيادة العمانية مع سيادة دولة العلم على السفن التجارية (مطلب أول)، وتجاذب هذه السيادة مع سيادة دولة العلم على السفن العسكرية (مطلب ثان).

المطلب الأول السفن التجارية

القاعدة العامة تقضي بخضوع السفينة التجارية، بما في ذلك السفن الحكومية المستعملة للأغراض التجارية في الموانئ العمانية للسلطات العمانية ويعلو الإختصاص العماني على إختصاص دولة علم السفينة⁽¹⁾ ولكن الإختصاص العماني ليس مطلقاً فيما أن السفينة تحكمها قوانين دولة العلم الذي تحمله فإن عمان كدولة ساحلية تستخدم سلطتها في الحالات التي تمس مصالحها⁽²⁾.
لقد جرى العرف الدولي على التفريق بين نوعين من المسائل عند تحديد المركز القانوني للسفينة الخاصة في موانئ الدول الساحلية وهي المسائل المدنية (فرع أول) والمسائل الجنائية (فرع ثان):

1. الغنيمي، م.س.، ص 46.

2. Churchill and Lowe, op.cit, p.55

ولمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع أنظر:

- عدس (د. عمر حسن)، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، دون مكان للنشر، 1997، ص.ص. 261-247
- علي (د. علوي أمجد)، الوجيز في القانون الدولي المعاصر، دبي، كلية الشرطة، 1999، ص.ص. 273-267
- سرحال (د. أحمد)، قانون العلاقات الدولية، ط 1، القاهرة، بيروت، الكتاب للنشر والطباعة والتوزيع، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1990، ص.ص. 532-535

الفرع الأول الإختصاص المدني

طوال مدة بقائها في الميناء تخضع السفينة التجارية الأجنبية لسيادة الدولة الساحلية -وهنا عمان- إذ يتغلب الإختصاص الوطني للدولة على إختصاص دولة العلم الذي ترفعه السفينة، فتسري عليها كافة القوانين والتشريعات الوطنية فيما يتعلق بحركة الملاحة وقوانين الأمن والجمارك والصحة والهجرة والتلوث. ويتسع هذا الإختصاص في حالة حدوث نزاع بين طاقم السفينة وشخص آخر أياً كانت جنسيته فيخضع هذا النزاع للقضاء المدني في الدولة الساحلية، مثال ذلك الخلاف بشأن الخدمات المقدمة للسفينة (إصلاح محركات، تزويد بالمياه ومواد الغذاء والوقود) ففي حالة عدم دفع قيمة هذه الخدمات جاز للقضاء المدني في الدولة الساحلية التدخل وتوقيع الحجز عليها ومنعها من مغادرة الميناء حتى الوصول إلى حل. ولقد أجازت معاهدة بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن لكل من يكون له دين بحري إلقاء وتوقيع الحجز التحفظي أو الإحتياطي على السفن حتى ولو كانت على أهبة الرحيل، وهذا ما أكدت عليه المادة 67 بعنوان الحجز التحفظي على السفينة من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم 2023/19. أما النزاعات الخاصة بين أفراد طاقم السفينة مثل مسألة الأجور وعقود العمل فليس من إختصاص السلطات في الدولة الساحلية بل يحكمها قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة.

الفرع الثاني الإختصاص الجنائي

الدخول إلى المياه الداخلية يعني الخضوع لسيادة الدولة الساحلية، وتمارس تلك الدولة صلاحياتها وتطبق قوانينها عند الإقتضاء، وعلى ذلك يحق للدولة الساحلية تقديم مرتكب الجريمة لمحاكمها الجنائية وإنزال العقاب عليه، لكن ما جرى عليه العمل الدولي هو تنازل الدولة الساحلية في بعض الحالات عن إختصاصها الجنائي لصالح قانون دولة العلم، ولعل الخلاف القديم بين القضاء الأنجلوسكسوني والقضاء الفرنسي يمثل مدى ممارسة الدولة الساحلية الإختصاص الجنائي على السفن.

المذهب الفرنسي:

يرى عدم تدخل سلطات الدولة الساحلية في ما يهم الشأن الداخلي للسفينة مثل الخلافات والجرائم الواقعة بين أفراد طاقم السفينة، وما يهم الإنضباط الداخلي للسفينة.

- تختص القوانين الوطنية للدولة في الدولة الساحلية بالحالات التالية:
- المخالفات والجرائم التي تقع على ظهر السفينة من قبل أو ضد أحد الأشخاص من غير طاقم السفينة مثل المسافرين.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

- المخالفات والجرائم التي يرتكبها البحارة على أرض أو ميناء الدولة الساحلية وتؤدي إلى تعكير صفو الأمن والنظام العام.
- المخالفات والجرائم التي تحدث على ظهر السفينة وتستوجب تدخل السلطات المحلية.

المذهب الإنجليزي:

يرى هذا المذهب بأنه يجب النظر إلى كل مشكلة أو نزاع على حدى ويقرر بشأنه ما يراه مناسباً.

فالقضاء الوطني للدولة الساحلية يختص بـ:

- تعكير صفو الأمن الداخلي.
- تهديد نظام الميناء.
- أما الحالات التي لا شأن لمحاكم الدولة الساحلية بها هي:
- ما يخص النظام الداخلي في السفينة.
- العلاقات بين أفراد الطاقم والجرائم التي تقع على ظهر السفينة مثل قتل بحار فرد من أفراد الطاقم.

والملاحظ أن الاختلاف بين المذهبين هو إختلاف حول تفاصيل تطبيق القانون.

تمارس سلطنة عمان سيادتها وسلطتها على السفن الأجنبية في موانئها من خلال سلطات تشريعية وإدارية وقضائية، فقبل وصول السفينة⁽¹⁾ إلى الموانئ

1. للمزيد من التفاصيل أنظر: المعمرى (يعرب بن ناصر)، السفينة وطبيعتها القانونية والحالة المدنية لها وفقاً للقانون البحري العماني، الجزء الأول، البحرية اليوم، مسقط، العدد 47، مايو 2005، ص ص 15-16.

المياه الداخلية العمانية

العمانية يلتزم مالك أو وكيل أو ربان السفينة بإخطار مدير الميناء قبل الدخول بمدة لا تقل عن 48 ساعة بالتاريخ والوقت التقديري لوصول السفينة والبيانات الخاصة بالسفينة وحمولتها وأية بضائع خطرة عليها أو أعطال أو حالات مرضية⁽¹⁾. كما عليها أن تتصل ببرج المراقبة قبل 3 ساعات من الوصول إلى حدود الميناء الخارجية لطلب الحصول على توجيهات الرسو⁽²⁾.

وأتاحت المادة 11 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية السابق: “لمندوبي الجمارك والأمن العام والحجر الصحي والزراعي والبيطري الحق في تفتيش السفن أو أي شخص أو حمولة على ظهرها طبقاً للقوانين والأنظمة والقواعد المعمول بها في السلطنة، ويجري هذا التفتيش تحت إشراف وزارة المواصلات دون تدخل في إختصاصات المندوبين المذكورين.” كما نصت المادتين 4 و 5 من القانون البحري رقم 2023/19 على: «يكون للموظفين الذين يصدر بتحديدهم قرار من السلطة المختصة بالإتفاق مع الوزير صفة الضبطية القضائية في تطبيق أحكام هذا القانون والقرارات الصادرة تنفيذاً له». وأعطت المادة 5 الحق لهؤلاء الموظفين الحق في صعود وتفتيش السفن والوحدات البحرية.

وعند الوصول يكون لسلطات الحجر الصحي إصدار براءات الحجر الصحي والطلب من ربان السفينة الأوراق الضرورية لذلك. كما يقوم ضباط الجمارك بالصعود إلى السفينة وعلى ربان السفينة تقديم المستندات المطلوبة والتفتيش

1. الفصل الثالث 3-1 من لائحة قواعد نظم ميناء صلالة، الصادرة بقرار وزير النقل والمواصلات رقم 57/

ن/2003 بتاريخ 2003/7/20 والمنشور بالجريدة الرسمية رقم 748 بتاريخ 2003/8/2، ص.ص. 18-51.

2. 3-2 إشعار الوصول من تعرفه الرسوم والأجور بميناء السلطان قابوس الصادر بقرار وزير النقل والاتصالات رقم 20 / ن/2003 بتاريخ 2003/3/25 أنظر: ميناء السلطان قابوس، تعرفه الرسوم والأجور، مسقط مؤسسة

خدمات الموانئ. د.ت.ص. 8.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

على البضائع⁽¹⁾. كما يلزم القانون أن تكون السفن الداخلة للموانئ مشمولة بالتأمين⁽²⁾. كما يحظر على السفينة مغادرة الميناء قبل الحصول على شهادة الإبحار⁽³⁾. كما منع القانون إدخال الشحنات الخطرة دون الحصول على موافقة كتابية⁽⁴⁾. وأجبر المشرع خضوع السفن للإرشاد داخل الموانئ العمانية⁽⁵⁾. وألزم القانون⁽⁶⁾ الركاب وأعضاء الطاقم ومرسلي البضائع إتباع القواعد والأنظمة الخاصة بدخول عمان والإقامة والخروج منها.

كما أتاح المشرع العماني للسلطات البحرية المختصة في حق الرقابة والتفتيش على السفن العمانية أينما وُجدت وعلى السفن الأجنبية التي تتواجد في المياه الإقليمية العمانية⁽⁷⁾ والراسية في الموانئ العمانية للتأكد من الشهادات المنصوص عليها في القانون البحري العماني والمعاهدات الدولية المنضمة إليها السلطنة⁽⁸⁾.

1. البند 2-5 الصحة و 2-9 الجمارك من اللائحة أعلاه.
 2. 31-8.2 تأمين السفينة من لائحة قواعد نظم ميناء صلالة المذكورة أعلاه.
 3. 40-3 من اللائحة أعلاه.
 4. الفصل السادس من اللائحة أعلاه.
 5. 3-8 من اللائحة أعلاه وكذلك المادة 246 من القانون البحري. رقم 2023/19 وللمزيد من التفاصيل أنظر: المقمداي (د. عادل علي)، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 2009، ص.ص. 264-268.
 6. المادة 15 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية السابق الصادر بالمرسوم رقم 98 / 81 بتاريخ 9 / 11 / 1981.
 7. المادة 17 من القانون البحري رقم 2023/19.
 8. قرار وزير المواصلات رقم 90/28/2 بتاريخ 1990/7/31 المنشور في الجريدة الرسمية رقم 437 الصادرة في 15/8/1990، ص. 8.
- وقد إنضمت عمان إلى العديد من المعاهدات الدولية منها:
- الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن بالمرسوم رقم 90/61 بتاريخ 1990/8/27
 - إتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن بالمرسوم رقم 90/64 بتاريخ 1990/8/28.

المياه الداخلية العمانية

وفي المجال البيئي فإن القوانين تلزم السفن الداخلة الإلتزام بالإشتراطات البيئية المحلية والدولية، ومثال ذلك قرار وزير المواصلات رقم 90/29/2 بتاريخ 1990/7/31 القاضي بعدم السماح لنقلات النفط الدخول أو الخروج من الموانئ العمانية ما لم تكن تحمل وثائق التأمين الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة على أضرار التلوث بالنفط حسب إتفاقية بروكسل لعام 1969. والتقيد بخطة الطوارئ الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت.

أما بالنسبة للسلطة القضائية فقد أتاحت المادتين 27 (2) و 28 (3) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كما سبق ذكره لعمان كدولة ساحلية إجراءات توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية أو توقيع إجراءات لتنفيذ أي دعوى مدنية⁽¹⁾.

والمبدأ العام علو قضاء السلطات المحلية على سلطة دولة العلم على السفن في الموانئ⁽²⁾، وعمان تفرض سلطتها القضائية على السفن المتواجدة في موانئها في كثير من الحالات التي تمس مصالحها وتترك البقية لسلطة

=- مذكرة التفاهم الخاصة بالتفتيش والرقابة على السفن في موانئ دول مجلس التعاون بالمرسوم رقم 2005/10 بتاريخ 2005/1/9.

1. المادة 2/27: "لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في إتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية ماره خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية".
والمادة 3/28: "لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقاً لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية".

كما أن معاهدة بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجر التحفظي على السفن جؤزت الحجز التحفظي على السفن لكل من تمسك بدين بحري عليها. أنظر: الغنيمي، م.س، ص 46-50.

2. نفس المرجع، ص 46.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

دولة العلم. فتكون الأوامر التي يصدرها عضو الإدعاء العام نافذة على مياهها الداخلية⁽¹⁾ ويعاقب القانون ربانة السفن الذين يدخلون أو يحاولون إدخال أجنبي إلى البلاد بطريقة مخالفة للقانون. كما فرض المشرع الغرامة ويعاقب بالسجن رئيس السفينة الأجنبية الذي يقوم بأي من الأعمال الآتية: عمليات القطر والإرشاد في الموانئ العمانية أو بالملاحة الساحلية بين الموانئ المحلية أو القيام بالصيد أو أعمال البحث العلمي والإنقاذ والتنقيب والاستكشاف، وأعمال الخدمة والتمويل والحفر دون ترخيص⁽²⁾.

أما في القانون البحري الجديد رقم 2023/19، فإن المواد من 7 - 11 أعطت صلاحيات للسلطة البحرية في منح التصاريح واختصاص المحاكم العمانية بالنظر في الدعاوى المتعلقة بالسفن الأجنبية في حال وجودها في الموانئ العمانية أو منح بعض الصلاحيات لهيئات الإشراف البحري الدولية.

وفي ضوء ما تقدم نجد أن لعمان سلطة تشريعية وإدارية وقضائية على السفن التجارية الأجنبية في موانئها تعلقو على سلطة دولة علم السفينة أما مدى سلطتها على السفن العسكرية الأجنبية في موانئها فإن محل مناقشته المطلوب القادم.

1. المادة (73) من قانون الإجراءات الجزائية الصادر بالمرسوم 97 / 99 بتاريخ 1999/12/1. والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 661 الصادرة في 1999/12/15، ص.ص. 3-69. وبالرغم أنه لم يُشر إلى المياه الداخلية إلا أنه نافذ في جميع أراضي السلطنة ومياهها الإقليمية والسفن والطائرات العمانية أينما وجدت.

2. المرسوم 93/12 بتاريخ 1993/4/24 بإجراء تعديلات على القانون البحري رقم 81/35 السابق المنشور في الجريدة الرسمية رقم 502 الصادر بتاريخ 1993/5/1، ص.ص. 7-9.

المطلب الثاني

السفن الحربية

تُعرّف السفينة الحربية كما جاء في المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: "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 الإنضباط في القوات المسلحة النظامية".

سلطة سلطنة عمان كدولة ساحلية على السفن العسكرية في موانئها أقل من سلطتها على السفن التجارية، نظراً لإرتباط السفينة العسكرية بالقوة الحربية والسيادة المباشرة لدولة العلم وللحصانة التي تتمتع بها السفينة العسكرية في القانون الدولي⁽¹⁾. فقد نصت المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعنوان حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية على: "ليس في هذه الإتفاقية، عدا الإستثناءات الواردة في القسم الفرعي <<ألف>> وفي المادتين 30 و31، ما يمس الحصانات

1. أنظر: الغنيمي، م.س، ص 41

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية“. والإستثناءات المذكورة في المادة: (ألف) ما يتعلق بالمرور البري، والمادة (30) تتحدث عن عدم إمتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، أما المادة (31) فهي تتحدث عن مسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية. المادة 32 من إتفاقية 1982 لا تشمل حصانة السفن العسكرية حسب هذه المادة بل تتعدها لتشمل كذلك السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية. كما أن مجمع القانون الدولي باستوكهولم سنة 1928 إعتبر أن السفينة الحربية لا يمكن الحجز عليها أو إحتجازها بأي إجراء قانوني أياً كان ولا إتخاذ إجراءات عينية ضدها. إلا أنها تلتزم مقابل ذلك بإحترام القوانين واللوائح المحلية. وإعتبر في حكم السفن الحربية السفن التي تحمل الملوك ورؤساء الدول وكبار رجال السلك الدبلوماسي.

أما في القانون العماني، فإن المادة (2) من القانون البحري رقم 2023/19 فقد استثنت السفن والوحدات البحرية العسكرية والسفن المملوكة للدولة والمخصصة للخدمة العامة غير التجارية من تطبيق سريان القانون البحري عليها حيث نصت المادة على: « تسري أحكام هذا القانون على جميع أنواع الملاحة البحرية والسفن والوحدات البحرية، ويستثنى من ذلك ما يأتي:

1 - السفن والوحدات البحرية المخصصة للأغراض العسكرية، وذلك فيما عدا أحكام التصادم البحري والإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة.

المياه الداخلية العمانية

2 - السفن المملوكة للدولة المخصصة للخدمة العامة لأغراض غير تجارية، وذلك فيما عدا الأحكام المتعلقة بجنسية السفينة، ووثائقها، وتسجيلها، والرهن البحري، وأحكام التصادم البحري، وعملية الإنقاذ البحري، والخسائر البحرية المشتركة.

وكانت المادة 4 من القانون البحري السابق أيضا أخرجت هذا النوع من السفن من حكم سريان القانون، فقد نصت المادة على: «لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة عمومية غير تجارية تابعة للدولة أو مؤسساتها ولا شحنات تلك السفن إلا فيما يتعلق بالتصادم والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة.»

ويتضح هنا التجاذب بين سيادة عمان كدولة ساحلية وسيادة دولة علم السفينة الحربية، فالميناء عماني يخضع للسيادة العمانية والسفينة العسكرية تخضع لسيادة دولتها. فالسفينة العسكرية الأجنبية تخضع للقانون العماني ولكنها لا تخضع للإختصاص القضائي العماني، وهنا لابد من التفريق كما يرى البعض بين الخضوع للقانون والخضوع للإختصاص. فالخضوع للقانون يعني إحترامه، والخضوع للإختصاص فهو الذي يمكن أن تتخذ ضده الإجراءات الخاصة بمحاسبته على مخالفة القانون⁽¹⁾.

ورغم الحصانة التي تتمتع بها السفينة العسكرية إلا أن لعمان سلطة عليها داخل موانئها، فلا بد لها من الحصول على تصريح مسبق بدخول الموانئ

1. نفس المرجع، ص 40.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

العمانية⁽¹⁾. وعليها إذا أرادت التزود بالمواد التموينية إبلاغ الإدارة العامة للجمارك⁽²⁾. وعند الدخول للميناء عليها الإلتزام بمكان الرسو وكيفيته كما يُمنع استخدام المركبات العسكرية أو الخاصة التي تكون عليها لأغراض عسكرية، ويُستثنى من ذلك المركبات العسكرية التي تدخل وفقاً لمذكرات التفاهم المتعلقة بالتمارين العسكرية. وإذا أراد أحد أفراد الطاقم في السفينة إستضافة أحد الأشخاص المقيمين بالبلاد على متن البارجة العسكرية يجب عليه التنسيق مع الوكيل الملاحي، وذلك بناءً على قرار المفتش العام للشرطة والجمارك رقم 2002/73 بتاريخ 2003/7/7 بشأن الضوابط المنظمة لنزول أطقم البوارج الزائرة لموانئ السلطنة المدنية والعسكرية.

وتم وضع شروط الخروج وإقامة ضباط السفينة العسكرية والإقامة في فنادق المدينة بعد الحصول على التصريح اللازم مع ضرورة تسجيل وقتي الخروج والعودة ووجهة ذهابهم عند رجال الشرطة المتواجدين على بوابة الميناء⁽³⁾.

1. وكذلك الحال مع تونس إذ لا بد من حصول السفن العسكرية على تصريح مسبق من طرف وزارة الدفاع التونسية وإعلام السلطة المينائية. أنظر: الفصل 6 من الأمر عدد 718 لسنة 2001 المؤرخ في 19 مارس 2001 المتعلق بضبط الأحكام الخاصة بقبول ورسو وتنقلات السفن العسكرية بالموانئ البحرية التجارية (المنشور بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية عدد 25 المؤرخ في 2001/3/27 ص. 826). وكذلك هو الحال مع الدول المجاورة لعمان، (الإمارات، اليمن، إيران، وباكستان) وهنالك بعض الدول تكثفي بالإعلان المسبق دون طلب تصريح. أنظر:

Hakapaa (K.) and Molenaar (E.J.), Innocent Passage- past and present, Marine Policy, Vol. 23, No. 2, U.K., 1999, p. 143.

2. المنشور في الجريدة الرسمية رقم 747 الصادرة في 2003/7/15، ص. 113.

3. المادة (1/أ-ب-ج) من قرار المفتش العام للشرطة والجمارك رقم 99/20 بتاريخ 1999/4/27، بإصدار الضوابط المنظمة لنزول أطقم البوارج والطائرات الحربية الزائرة لموانئ السلطنة المدنية والعسكرية، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 647 الصادرة في 1999/5/15، ص. 35-38.

المياه الداخلية العمانية

أما بالنسبة لأطقم البوارج فعليهم الخروج في مجموعات لا يتجاوز عدد أفراد كل مجموعة 30 فرداً، ولا يقل الفاصل الزمني بين المجموعة والتي تليها عن نصف ساعة، بعد الحصول على تصريح من الضابط المختص في الميناء بناءً على طلب مقدّم من الریان وفي نسختين على أن يتم التدقيق في الكشف عند الدخول والخروج من الميناء وذلك حسب المادتين 2 و3 من الضوابط. وعلى أفراد الطاقم المصرح لهم بالنزول الإلتزام بما يلي:

1 - مراعاة قوانين وأنظمة البلاد والإلتزام بمبادئ الآداب العامة والأعراف السائدة.

2 - عدم حمل أي أسلحة أو ذخائر.

3 - عدم تأخر أي فرد عن العودة في الموعد المحدد.

6 - عدم التجول خارج حدود المدينة التي ترسو فيها السفينة إلا بتصريح.

5 - عدم قيادة أي مركبة داخل المدينة دون الحصول على رخصة قيادة دولية.

6 - عليهم إرتداء زيهم العسكري وقصر ارتدائهم للباس المدني في حالات خاصة، ويحظر عليهم عند إرتداء الزي العسكري تناول المشروبات الكحولية بالفنادق والمطاعم.

7 - الإلتزام بحمل بطاقة الهوية، وتقديمها لرجال الشرطة عند طلبها دون تردد.

8 - ضرورة تواجد أحد الضباط بالزي العسكري من البارجة على بوابة الميناء لمساعدة رجال الشرطة في التعرف على شخصية أفراد الطاقم عند الخروج والعودة.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

ومن الضوابط الموضوعية في عمان لدخول السفن الحربية نرى أن عمان تؤكد حقها في فرض سيادتها على السفينة الحربية وطاقتها في ما يخص كل ما يتعلق بالقوانين والأنظمة المحلية فهناك إشارة واضحة على تطبيق القوانين العمانية على كل من يثبت إرتكابه أي حادث سير ينتج عنه إصابة أو وفاة شخص أو أية جريمة أخرى. وتقوم السلطات العمانية بإلقاء القبض أو إحتجاز أي فرد من أفراد البارجة يكون متهماً بجريمة جنائية وقعت في إقليم السلطنة والتحقيق معه تمهيداً لتقديمه للمحاكمة، ويتحمل المذكور مصاريف مغادرته السلطنة بعد إنتهاء التحقيق أو المحاكمة أو قضاء العقوبة.

ومن طلب التصريح لدخول تلك السفينة عليه الإمتثال للتعليمات التي توضع في الميناء وتطبيق قوانين الجمارك والهجرة وتنظيم دخول وخروج أطقم السفن الحربية، إلى ممارسة مختلف أعمال السيادة على الأرض العمانية تجاه أفراد وأطقم هذه السفن وهذا يتفق مع القانون الدولي⁽¹⁾ وممارسات الدول فيما بينها إنطلاقاً من سيادة الدولة الساحلية على موانئها⁽²⁾.

إلا أنه ليس هنالك ما يشير إلى أن عمان تتدخل في الشؤون الداخلية للسفينة الحربية أو فيما يتعلق بأفراد طاقتها ما داموا على ظهرها. كما أنه ليس هنالك ما يشير إلى أي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش على السفينة الحربية الأجنبية أو على أفرادها.

ويبقى لابد من الإشارة إلى أن القانون العماني لم يشر إلى الإجراءات

1. الغنيمي، م.س، ص 40

2. Churchill and Lowe, op.cit ,P.54

المياه الداخلية العمانية

التي يمكن إتباعها تجاه السفينة الحربية في حالة مخالفتها للقوانين والأنظمة العمانية. ومن المعروف أنه في مثل هذه الحالات فإنه وبناءً على المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعنوان "عدم إمتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية" فإن لعمان الحق في أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة مياهها والتي نصها: "إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يُقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور". ولها أن تجبرها إذا كانت مصالحها الجوهرية تقتضي ذلك⁽¹⁾. وأن تتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسائر أو ضرر بناءً على المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. التي تنص: "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 لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي". فإذا كانت المادة المذكورة أعطت ذلك الحق لعمان كدولة ساحلية في بحرها الإقليمي، فإن ذلك الحق أوجب وأؤكد في مياهها الداخلية وموانئها. إن مثل هذه الخلافات الناتجة عن وجود السفن العسكرية في الموانئ العمانية تحل وتسوى بالطرق الدبلوماسية وتعتمد على مدى قوة وقرب العلاقات بينها وبين دولة علم السفينة.

1. الغنيمي م.س، ص 41.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

وهنا يجدر الذكر أن القانون العماني لم يذكر شيئاً عن حق السفن العسكرية في اللجوء إلى الموانئ العمانية في الأحوال القهرية كالإحتماء من عاصفة أو عطب، ولكن في العرف الدولي فإن الدولة الساحلية تسمح في مثل هذه الأحوال باللجوء إلى الموانئ فيها لكن ذلك ليس إلزاماً عليها في كل الأحوال ولها أن ترفض السماح للسفن العسكرية بالرسو⁽¹⁾.

مما سبق رأينا أن عمان تمارس سيادة كاملة على مياهها الداخلية كما تمارس سيادة على مستعملي هذه المياه من السفن التجارية والعسكرية وإن كانت أقل إلا أنه ترد على هذه السيادة بعض القيود سنتناولها في الفصل الثاني.

1. أنظر: داود، م.س.، ص 46.

الفصل الثاني

القيود على أعمال السيادة

إذا كانت عمان تتمتع بحق السيادة على مياهها الداخلية، كما رأينا خلال دراستنا في الفصل السابق، بإعتبارها جزءاً من إقليمها البري وتمارس كافة الإختصاصات النابعة من هذه السيادة، فهي تنفرد كدولة ساحلية بتنظيم أحكام ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على هذه المياه وتمنع أي خرق لشروط الدخول إليها⁽¹⁾، إلا أن خضوع المياه الداخلية للسيادة العمانية ليس خضوعاً مطلقاً وإنما ترد عليه بعض القيود التي تفرضها ضرورات الحياة والتواصل التجاري بين الدول والشعوب حول العالم، كذلك بعض المعاهدات والإتفاقيات الدولية والإقليمية. ومن هذه القيود دخول السفن إلى موانئها وحق المرور البري في المياه الداخلية المشمولة بخطوط أساس مستقيمة، وكذلك بعض القيود فيما يتعلق بالسيطرة ومراقبة التلوث الوارد في الإتفاقيات الدولية⁽²⁾. وسنقتصر في دراستنا هنا على القيد الأبرز الأولين لأنهما المعنيين في هذه الدراسة أي قيد المرور والدخول للموانئ (مبحث أول) وقيد تطبيق نظام المرور البري المطبق على المياه الداخلية المشمولة بخطوط أساس مستقيمة (مبحث ثان).

1. دأود، م. س.، ص 47.

2. (المريسط) محمد المولدي، تونس وقانون البحار قديماً وحديثاً، تونس، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، 1992، ص 298.

المبحث الأول

المرور والدخول إلى الموانئ

لم ينظم التشريع العماني عملية المرور في المياه الداخلية العمانية كموضوع مستقل وهو في ذلك إتبع القانون الدولي الذي لم يتطرق للمرور في المياه الداخلية.

ولكن النصوص القانونية التي تحدثت عن المرور في المياه الداخلية العمانية يمكن إستنتاجها من معالجة مسألة المرور في البحر الإقليمي العماني وبقية القوانين العمانية الأخرى، وكذلك من نظام المرور البرئ المُطبَّق في البحر الإقليمي في القانون الدولي للبحار.

والمرور في المياه الداخلية والدخول للموانئ والذي يمكن إعتباره قيداً على السيادة العمانية لا يثير إشكالية في المياه الداخلية التي تقع على الجانب المواجه للبر من خط الأساس العادي والذي يُقاس بحد أدنى الجزر إذ أن المسافة بين حد أدنى الجزر وحد أعلى المد لا تسمح بالملاحة الدائمة. كما أن عمان لا تسمح بالملاحة الساحلية بين موانئها للسفن الأجنبية بدون تصريح من الجهات المختصة كما نصت عليه المادة 6 من القانون البحري العماني السابق وإقتصرت تلك الملاحة على السفن العمانية. أما مسألة المرور في بقية المياه الداخلية الأخرى والدخول للموانئ العمانية المفتوحة للتجارة الخارجية فإننا سنناقشها في المرور عبر المياه الداخلية (مطلب أول) والدخول للموانئ العمانية (مطلب ثان).

المطلب الأول

المرور

لم يتطرق القانون العماني إلى المرور في المياه الداخلية العمانية لا من ناحية التعريف ولا من ناحية التنظيم وهو في ذلك إتبع القانون الدولي الذي لم يؤصل أو يتطرق إلى المرور في المياه الداخلية كما ذكرنا سابقاً، فإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومن قبلها إتفاقية 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لم تتعرضا لمسألة المرور في المياه الداخلية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية إلا بشكل عرضي من خلال تناول المرور في البحر الإقليمي.

وبالرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نجد أن المادة التي عرّفت المرور هي المادة 18 وجاء نصها: " 1 - المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

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

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

2 - يكون المرور متواصلاً وسريعاً. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة».

وما يهم هنا مناقشة المرور والمقتصر على المرور في المياه الداخلية هي فقرة 1 (ب) والتي عرّفت المرور بالملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في المراسي والمرافئ المينائية. والملاحظ أن المادة عرّفت المرور بالملاحة ولم تزد على ذلك، ثم أنه جاء من خلال تناوله ضمن المرور في البحر الإقليمي.

فإذا كانت المادة عرّفت المرور بالملاحة ولم تزد على ذلك، فإنه يمكن تقديم تعريف للملاحة من خلال ما ورد في القانون البحري العماني رقم 35/81، الذي عرّف الملاحة البحرية: "تعتبر الملاحة بحرية عندما تمارس في البحر والموانئ والمرافئ وأجزاء الأنهار المتصلة بالبحر"⁽¹⁾. وإن كان هذا التعريف لم يرد في القانون البحري رقم 19/2023.

وبالرجوع مرة أخرى إلى إتفاقية 1982 فإن المادة 25 التي جاءت تحت عنوان "حقوق الحماية للدولة الساحلية" فقد أشارت الفقرة 2 منها إلى تلك الحقوق: "في حالة السفن المتجهة 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 التوقف في المرافق المينائية".

1. المادة 3 من القانون البحري العماني السابق.

المياه الداخلية العُمانية

فهذه المادة أعطت الدولة الساحلية الحق بتطبيق أعمال السيادة فيما يتعلق بالشروط التي تضعها لدخول مياهها الداخلية من قبل السفن الأجنبية. إلا أنه ليس في الإتفاقية ولا في التشريع العماني ما يشير إلى نوعية المرور المطبق في المياه الداخلية. فحق المرور البرئ ينطبق على البحر الإقليمي وليس على المياه الداخلية⁽¹⁾، ما عدى في حالة رسم خطوط أساس مستقيمة فإن المياه الداخلية التي تحصرها بعد أن لم تكن قبل ذلك مياهاً داخلية ينطبق عليها نظام المرور البرئ بناءً على نص المادة 8 (2) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وهذه المادة سنتناولها بالتفصيل في المبحث الثاني من هذا الفصل عند الحديث عن تطبيق نظام المرور البرئ على المياه الداخلية العمانية المشمولة بخطوط أساس مستقيمة.

أما في التشريع العماني فإن المرور في المياه الداخلية لم يُقنن إلا أنه يمكن إستخلاصه من القوانين التي عالجت المرور في البحر الإقليمي والقوانين البحرية الأخرى، فالمادة 16 من قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية تحت عنوان: إستعمال المياه الإقليمية وكذلك المادة (10) من القانون البحري 2023/19 التي نصت على : »

تختص الوزارة بكل ما يتعلق بشؤون الملاحة البحرية، وعلى الأخص ما يأتي:

1 - الإشراف على الشؤون البحرية وتطويرها.

2 - إنشاء وتشغيل وإدارة وتطوير واستثمار واستعمال الموانئ والأرصفة.

1. Churchill and Lowe, op.cit , p. 51.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

- 3 - تنظيم وتحديد مناطق ونوعية المساعدات الملاحية اللازمة، وتنظيم ووضع قواعد ونظم الملاحة البحرية في البحر الإقليمي لسلطنة عمان.
- 4 - تحديد الممرات البحرية التي يجب أن تسلكها السفن عند الدخول إلى الموانئ العمانية أو الخروج منها.
- 5 - تحديد ممرات فصل المرور في البحر الإقليمي لسلطنة عمان.
- 6 - تحديد المناطق المحظور المرور فيها، وتحديد مناطق إيواء السفن، وتحديد مناطق استقبال وانتظار ورسو السفن، وتحديد مناطق إغراق المواد المطلوب التخلص منها.
- 7 - مسح المناطق البحرية لسلطنة عمان وإصدار الخرائط اللازمة بعد التنسيق مع الجهات المختصة.
- 8 - تحديد واعتماد رسوم استخدام الموانئ العمانية، وشحن أو تفريغ أو تخزين البضائع، ورسوم التسهيلات الملاحية وأي خدمات أخرى.
- 9 - إصدار التراخيص والشهادات المتعلقة بالأعمال والخدمات البحرية وخدمات الموانئ وخدمات السفن والعاملين عليها، وتحديد شروط إصدارها وتجديدها وسحبها أو إيقافها أو إلغائها.
- 10 - التحقيق في الحوادث البحرية التي تقع في المناطق البحرية لسلطنة عمان، وفي الحوادث التي تقع للسفن العمانية في أعالي البحار، أو خارج المناطق البحرية لسلطنة عمان.

المياه الداخلية العمانية

ويجوز للوزارة بعد موافقة مجلس الوزراء أن تعهد بأي من هذه الاختصاصات إلى جهة أخرى.»

أما المادة 5 من القانون البحري السابق والمادة (6) من القانون 2023/19 فجوّزت «للسفن الأجنبية المرور البريء عبر البحر الإقليمي العماني، على أن تلتزم بالقوانين العمانية واللوائح والقرارات والتعليمات المعمول بها في سلطنة عمان»⁽¹⁾.

إن عملية الإبحار والمرور في المياه الداخلية إذا كانت غامضة ولم تؤصل في الإتفاقيات الدولية ولا في القوانين الوطنية العمانية إلا أنها يمكن أن توجد في القانون الدولي العرفي من خلال حق الدخول للموانئ⁽²⁾ -مع أن هذا الرأي غير متفق عليه- كما سنرى في المطلب التالي.

كما يمكن أن توجد تحت الإتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف التجارية منها والملاحية وهذه أعدادها كبيرة⁽³⁾ بين مختلف الدول. ومن أمثلة هذه الإتفاقيات الإتفاقية بين اليابان والولايات المتحدة الأمريكية عام 1964 الخاصة بدخول السفينة النووية الأمريكية (سافانا) للموانئ اليابانية، وكذلك إتفاقية التجارة والإبحار بين بريطانيا واليابان عام 1962 والتي أعطت حرية الدخول للإبحار إلى موانئ البلدين. وأيضاً من الأمثلة مع الدول المجاورة لعمان إتفاقية

1. هنالك ملاحظات كثيرة على صياغة هذه المادة كما جاء في القانون 2023/19 بالنسبة للمرور في البحر الإقليمي لكن مكانها في كتاب البحر الإقليمي العماني من هذه الموسوعة. أما إيرادها هنا فهو في إطار الدخول والمرور للموانئ العمانية.

2. Brown , op.cit , p.38

3. Churchill and Lowe, op.cit, p. 53

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

التعاون في مجال التنقل البحري التجاري والموانئ بين الإمارات والأردن الموقعة في 23 / 7 / 1998.

وقد أبرمت عمان العديد من الإتفاقيات الثنائية في هذا الشأن منها:

- إتفاقية الملاحة البحرية التجارية مع إيران⁽¹⁾.
- إتفاقية التعاون في مجال النقل البحري التجاري والموانئ مع الأردن⁽²⁾.
- إتفاقية التعاون في مجال النقل البحري التجاري والموانئ مع سوريا⁽³⁾.

وفيما يتعلق بتنظيم الملاحة والمرور في الموانئ العمانية فتخضع لقواعد وتعليمات الموانئ البحرية لدول مجلس التعاون⁽⁴⁾. وكذلك النظم والقواعد المطبقة في الموانئ التجارية مثل ميناء صحار الصناعي، الصادرة بتعميم وكيل وزارة النقل رقم 2006/4/2.

ويتم الدخول للموانئ العمانية من قناة الدخول العميقة التي تمتد من عرض البحر إلى مدخل الميناء والمؤشر عليها بالعوامات كما يشار إليها في الخرائط البحرية ويكون بشكل عام للسفن المغادرة أولوية المرور قبل السفن الداخلة للموانئ وعليها أن تبحر بسرعات آمنة داخل الموانئ، وتُعتبر السرعة آمنة إذا كانت 7 عقد كحد أقصى.

1. بالمرسوم رقم 98/17 بتاريخ 1998/3/23.

2. بالمرسوم رقم 2005/25 بتاريخ 2005/1/26.

3. بالمرسوم رقم 2005/108 بتاريخ 2005/12/21.

4. ميناء السلطان قابوس، نظم وقواعد، مسقط، مؤسسة خدمات الموانئ، د.ت، ص. 8.

المياه الداخلية العمانية

في الجانب البيئي يجب على السفن الداخلة للموانئ العمانية الإمتثال لإرشادات لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية لتنفيذ برنامج إدارة مياه التوازن (تبديل مياه التوازن في عرض البحر)⁽¹⁾. بالإضافة إلى التقيد بخطة الطوارئ الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت⁽²⁾.

والمرور في المياه الداخلية العمانية يكون للتوجه والدخول للموانئ التجارية العمانية المفتوحة للتجارة الخارجية ولكن ليس الإبحار في هذه المياه أو بين الموانئ العمانية ذاتها، وهو الذي سنتناوله في المطلب التالي.

1. لمزيد من التفاصيل عن مياه التوازن، 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

2. أنظر نظم وقواعد ميناء صلالة المشار إليها سابقاً.

المطلب الثاني

الدخول إلى الموانئ العمانية

إنَّ المقصود من خلال إستعمال عبارة الدخول إلى الموانئ يتمثل أساساً في قبول ورسو تنقلات السفن الأجنبية داخل الموانئ البحرية العمانية كدولة ساحلية. أما الموانئ البحرية كما عرّفناها سابقاً وكما جاء في المادة الأولى من إتفاقية جنيف لعام 1923 الخاصة بالموانئ البحرية بأنها: “التي ترد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية”. والموانئ البحرية من أهم عناصر الملاحة والتجارة الدولية، لذلك لقيت إهتمام تشريعي في الدول الساحلية والمجموعة الدولية معاً⁽¹⁾.

وهناك عدة إتفاقيات دولية بشأنها أهمها:

- النظام القانوني للموانئ البحرية لعام 1923.
- الإتفاقية الدولية لتسهيلات المرور البحري الدولي لعام 1965.
- معاهدة بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجر التحفظي على السفن.
- إتفاقية المنظمة الهيدوجرافية الدولية بموناكو 1965.

1. لمزيد من التفاصيل حول الموانئ أنظر جمال العياري، م.س، ص. 32-34

المياه الداخلية العمانية

- إتفاقية الرابطة الدولية لسلطات المنائر لعام 1980⁽¹⁾.

ونظراً لهذه الأهمية الكبيرة للموانئ ولكونها إلتقاء بين سلطة دولة الميناء وسلطة دولة السفينة، فإنها أخذت نقاشاً وجدلاً كبيراً في القانون الدولي والمحاكم الدولية وكذلك بين فقهاء القانون، وبالذات حول موضوع إلزامية فتح الموانئ من قبل الدولة الساحلية للسفن الأجنبية. فالغالبية من فقهاء القانون الدولي ترى أنه بالرغم من أن للدولة الساحلية السيادة الكاملة على مياهها الداخلية، إلا أن المصالح التجارية والملاحية إقتضت بأن تفتح الدولة الساحلية موانئها التجارية للسفن التجارية للدول الأخرى⁽²⁾ ولكن ليس هنالك إلتزام قانوني في القانون الدولي يلزم الدولة بفتح موانئها للسفن الأجنبية⁽³⁾، فللدولة الحق في تعيين موانئها التي تفتحها للتجارة الدولية دون غيرها، ولها الحق في إغلاق موانئها عندما يتعرض أمنها ومصالحها الحيوية للخطر⁽⁴⁾.

إلا أن هنالك من يرى أن الدولة الساحلية ملزمة بفتح موانئها البحرية للتجارة الدولية تأسيساً على المادة 2 من إتفاقية جنيف لعام 1923 حول النظام القانوني للموانئ البحرية والتي تنص على: "أن الدولة ليس لها أن تغلق موانئها في وجه التجارة الدولية إلا في حالات إستثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات

1. راجع

McDorman (Ted L.), Regional port state control Agreements: Some issues of International Law, Ocean and coastal Law Journal, Vol. 5, 207, 2000, p. 213.

2. الغنيمي، م.س، ص 33

3. McDorman, op. cit., p. 218.

4. Churchill and Lowe, op.cit, p. 52.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

النظام العام". فقد تم تبني هذا الرأي في التحكيم الدولي في حكم التحكيم بين حكومة المملكة العربية السعودية وشركة أرامكو عام 1958 والذي نشأ عندما أقامت الحكومة السعودية شركة مع رجل الأعمال اليوناني أوناسيس لنقل الزيت السعودي، فإعترضت شركة أرامكو على ذلك وتم رفع الموضوع إلى هيئة تحكيم التي جاء حكمها لصالح أرامكو وجاء فيه: "بناءً على مبدأ عظيم في القانون الدولي يجب فتح موانئ كل دولة للسفن الأجنبية. ويمكن غلقها فقط عند تهديد المصالح الأساسية للدولة"⁽¹⁾.

لكن من جانب آخر فإن هنالك من يرد على هذا الرأي بالقول أن النظام القانوني للموانئ البحرية الموقع في 1923/12/9 ملزم فقط للأطراف المصادقة عليه⁽²⁾ وهي لا تتجاوز 37 دولة⁽³⁾، وبالتالي يُشك في كونه قاعدة دولية⁽⁴⁾، وهذا الرأي يتوافق مع ما أكدته محكمة العدل الدولية في حكمها الخاص بالأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا بين الولايات المتحدة ونيكاراجوا عام 1986، في أن للدولة الساحلية إستناداً إلى سيادتها الحق في تعيين دخول السفن إلى موانئها.

1. لمزيد من التفاصيل أنظر:

Churchill and Lowe, op.cit , p. 52

و الغنيمي، م.س، ص 33.

2. إبراهيم (د. علي)، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، القاهرة، دار النهضة العربية، 1997، ص 340

3. Mc Dorman, op.cit., p. 219.

4. Churchill and Lowe, op.cit , p. 52

المياه الداخلية العمانية

أما فيما يخص السفن العسكرية فإنها لا تستطيع دخول المياه الداخلية للدولة الساحلية أو الرسو في موانئها إلا بموافقة الدولة الساحلية⁽¹⁾.

أما في الوقت الحاضر فإن الدول أصبحت تتنافس في استقطاب السفن التجارية وتقدم لها التسهيلات والخدمات لما لها من دور في الإنتعاش الإقتصادي والتنمية في البلد، فدولة مثل سنغافورة بدأت تنميها على مينائها التجاري وما تقدمه من خدمات للسفن القادمة وكذلك الحال مع مدينة دبي، وهو ما تحاول أن تتبعه سلطنة عمان في إقامة العديد من الموانئ التجارية والمناطق الحرة، مثل ميناء صحار والدقم وصلالة.

وبعد حوادث 2001/9/11 في الولايات المتحدة، إتخذت المنظمة البحرية الدولية عدة خطوات لتفادي الحوادث الأمنية التي يتعرض لها النقل البحري. ففي نوفمبر 2001 دعت المنظمة في إجتماع جمعيتها العامة⁽²⁾ لمراجعة الإجراءات الأمنية في المؤتمر الدبلوماسي في ديسمبر 2002 لأعضاء المنظمة لإتخاذ الخطوات اللازمة في هذا المؤتمر، وتم إقرار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ وتم إنشاء رمز (ISPS) International ship and port security code code") لمنع الإختراقات الأمنية التي قد تؤثر على التجارة الدولية⁽³⁾ وهذا الرمز

1. ICJ Report, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), June 26 1986, p.p. 14- 111.

كما إستبعدت إتفاقية جنيف لعام 1923 بشأن الموانئ البحرية في مادتها 13 لسفن العسكرية من حرية الملاحة والرسو في الموانئ.

2. Bralliar (Rachael B.), Protecting U.S. Ports with layered security measures for container ships, Military Law Review, Vol. 185, fall 2005, p. 24.

3. Ibid, p. 24.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

يحدد مسؤوليات كلٍّ من الدول والشركات المالكة للسفن وهيئات الموانئ⁽¹⁾، ويُضاف إلى إتفاقية سلامة الأرواح في البحر (SOLAS) كملحق رقم (11/2):

- **الحكومات:** تم تحديد 3 مستويات للحالة الأمنية في الميناء.

- **الشركات مالكة السفن:** تُلزم باستخدام نظام تحديد آلي للسفن وإستخلاص شهادة أمن لكل سفينة كما تُلزم بتوظيف ضابط أمن للشركة وضابط أمن لكل سفينة.

- **هيئات الموانئ:** الإلتزام بضوابط أمنية ووضع مستويات للتهديد.

وفيما يخص الموانئ فعلى الدول الأعضاء في الإتفاقية⁽²⁾ أن تُنشئ هيئة لمراقبة سلامة موانئها بالإضافة إلى تعيين ضابط أمن سلامة الميناء ووضع خطط أمنية. ومن وظائف هيئات الموانئ منع دخول السفن غير المطابقة للمواصفات وطردها من الميناء⁽³⁾.

وقد صادقت سلطنة عمان على المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ بالمرسوم السلطاني 2004/63 الصادر بتاريخ 2004 / 6 / 12⁽⁴⁾. وهي تلتزم بكافة الإجراءات الدولية في موانئها. وإعتباراً من 2004 / 7 / 1 كان على جميع السفن والشركات الخضوع للقواعد الدولية لأمن السفن ومنشآت الموانئ. كما عليها

1. Balkin (Rosalie), The International Maritime Organization and Maritime Security, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 30, winter/summer 2006, No. 1 and 2, p. p. 16 -22

2. عدد الدول الأعضاء 155 دولة، وبدأت الإتفاقية حيز التنفيذ في يوليو 2004. أنظر:

Bralliar, op.cit , P.24.

3. IMO news, No. 3, 2004, p. 8

4. الجريدة الرسمية رقم 769 الصادرة في 2004/6/15.

المياه الداخلية العمانية

إظهار الأنوار المناسبة:

العلم (H) خلال تواجد المرشد على السفينة.

العلم (B) لتواجد البضائع الخطرة على السفينة.

العلم (Q) لطلب إصدار شهادته البراءة الصحية.

ودخول السفن الأجنبية للموانئ العمانية يمكن تقسيمه إلى أربعة أنواع:

- دخول السفن التجارية: يلتزم مجهز السفينة الأجنبية بتعيين وكيلاً للسفينة عند استخدام الموانئ العمانية أو البحر الإقليمي العماني كما جاء في المادة (140) من القانون البحري العماني رقم 19 / 2023. وعليها أو على وكيلها إشعار الميناء قبل الوصول بين 24 - 72 ساعة⁽¹⁾، وتقديم كافة البيانات الخاصة بها، وحمولتها وأية بضائع خطرة أو أعطال أو حالات مرضية تكون عليها⁽²⁾، كما يجب إجراء إتصال مع مراقبة الميناء وطلب الإذن بالدخول قبل 4 ساعات على الأقل، وعلى السفينة أن تلتزم بإرشاد ومراقبة الميناء فيما يتعلق بتعليمات الوصول والإرشاد والإرساء. وعلى ربان السفينة أن يسمح لسلطة الميناء بالتفتيش على معدات الشحن والتفريغ وإختبارها وكذلك التفتيش على شهاداتها قبل بدء الشحن أو التفريغ⁽³⁾.

1. قواعد ميناء السلطان قابوس ولائحة قواعد نظم ميناء صلالة المشار إليهما سابقاً. والمادة (7) من لائحة

السلامة ومنع التلوث البحري في الموانئ العمانية.

2. نظم وقواعد ميناء صلالة.

3. نفس المرجع.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

- دخول السفن العسكرية: دخولها للموانئ العمانية يتطلب طلب تصريح دبلوماسي في حينه وبعد الموافقة تتولى سفارة دولة السفينة تقديم التسهيلات المطلوبة. ودخولها يمكن أن يتم لأكثر من هدف كما قسمتها وزارة الدفاع في عمان⁽¹⁾:

- بهدف الزيارات الرسمية: يشترط ذلك تقديم طلب تصريح دبلوماسي في مدة لا تقل عن شهرين قبل بداية الزيارة مع وجوب مراعاة فترات المناسبات الدينية والوطنية، على أن يتم إعطاء جميع التفاصيل الخاصة بالزيارة وبعد الموافقة على الزيارة يُعد للسفينة الزائرة برنامج ويتم إستقبالها وتوديعها رسمياً.

- بهدف الزيارات الإعتيادية وزيارات التمارين: لمنح تصريح لهذين النوعين يتم تقديم طلب تصريح دبلوماسي في مدة لا تقل عن 15 يوماً، وبعد الموافقة على الزيارة تقوم سفارة دولة السفينة بتقديم جميع التسهيلات الضرورية للسفينة، وإستثنى التعميم زيارات السفن الحربية لدول مجلس التعاون من التصريح الدبلوماسي وعلى أن يكون التنسيق مباشرة مع البحرية العمانية.

- بهدف زيارات البحث العلمي: سواء كانت السفينة حربية أو مدنية وذلك لغرض المشاريع الإنشائية أو الأبحاث العلمية، وبهذا الشأن يُقدم طلب تصريح دبلوماسي في مدة لا تقل عن شهر مع ذكر الطلبات الخاصة بها

1. تعميم، آلية التصاريح الدبلوماسية للسفن الأجنبية الصادر من رئاسة أركان القوات المسلحة بوزارة الدفاع العمانية.

المياه الداخلية العمانية

على أن يُوضح في طلب التصريح الجهة المستضيفة للسفينة وهدف البحث العلمي البحري وتحديد مسارات تحركات السفينة شاملاً تواريخ دخول السفينة للموانئ العمانية.

- دخول السفن الحربية التي تدار بالطاقة النووية: لا يُسمح لها بدخول الموانئ العمانية وذلك لعدم إمكانية التعامل مع هذه القطع أو معالجة الكوارث الطارئة لها.

- دخول السفن في الحالات الطارئة: دخول هذا النوع حددته المادة 13 (1) من قانون تنظيم الملاحة في المياه الإقليمية العمانية بعنوان ” قواعد ونظم الموانئ ” ونصها: ” للسفن الحق في اللجوء إلى الموانئ العمانية المعلن عنها وعليها مراعاة القوانين والقواعد والأنظمة الخاصة بذلك ولا يجوز لها اللجوء إلى المرفأ أو الخلجان إلا في الحالات الإضطرارية”. إلا أن القانون البحري 19/2023 الذي الغى القانون البحري السابق رقم 35/81 وقانون تنظيم الملاحة في المياه الإقليمية العمانية رقم 98/81 لم يرد مثل هذا الحكم ولم يتطرق بتاتاً الى حق اللجوء ودخول السفن في الحالات الطارئة. كما تناولت لائحة إدارة موانئ الصيد البحري⁽¹⁾ هذا النوع من دخول السفن للموانئ العمانية حيث أشارت المادة 29 منها بأن يُقدم طلب الإذن بالدخول إلى الميناء (ميناء الصيد البحري) في الحالات الطارئة بأية وسيلة ممكنة ويصدر الإذن من مشرف الميناء وتنتهي مدته بإنتهاء السبب. وألزمت اللائحة مدير المرفأ أو المخوّل من قبله في حالة إستغاثة السفينة بالتوجه لإتخاذ

1. الصادر بقرار وزير الزراعة والثروة السمكية رقم 2004/64 بتاريخ 2004/9/28

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

الإجراءات اللازمة لإنقاذ حياة الأشخاص والسفينة والبضائع⁽¹⁾. وفي الحالة الطارئة فإن النظام في الموانئ العمانية يعفى السفينة التي تعرضت لحادث أو تحتاج لمساعدة طبية من رسوم سداد رسوم الرسو للساعات الأولى⁽²⁾.
أما فيما يتعلق بقيد المرور البري في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة فإننا سنتناوله في المبحث الآتي.

1. المادة 3-45 من قواعد ونظم ميناء صلالة.

2. (2) قواعد ميناء السلطان قابوس بعنوان السفن المعفاة من تعريف الرسوم والأجور بميناء السلطان قابوس.

المبحث الثاني

المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة

نصت الفقرة الثانية من المادة 8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 إلى: "حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد، إن لم تكن تُعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البرئ كما هو منصوص عليه في هذه الإتفاقية"⁽¹⁾. والطريقة المبينة في المادة 7 هي تعيين خطوط الأساس المستقيمة.

وهذا يعني أن المرور المطبق على هذا النوع من المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة بعد أن لم تكن كذلك من قبل أخرج من حكم نظام المرور المطبق على المياه الداخلية الأخرى وألحق بنوعية المرور المطبق على البحر الإقليمي وهو المرور البرئ.

إن هذا الحكم جاء على الإطلاق بالنسبة للمياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة وهو الأمر الذي يدعو للتساؤل فيما إذا كان ينطبق كذلك على المياه الداخلية للخليج الذي تغلقه الدولة الساحلية بناءً على المادة 10 من

1. وإن كان هذا النص وجد في إتفاقية 1958 وإتفاقية 1982 إلا أنه لم يشار إليه في حكم محكمة العدل الدولية عام 1958 في قضية المصائد الأنجلو نروجية أنظر: Churchill and Lowe, op.cit., p. 52.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لكن وبما أن المادة 8 (2) أرجعت تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 فهي حصرتها في تلك المادة، والأقرب للفهم هو إقتصار تطبيق نظام المرور البرئ على المياه الداخلية المحصورة بناءً على المادة 7 فقط⁽¹⁾. ويُذكر أن هناك حكمين أتت بهما إتفاقية 1982 حول غلق الخلجان، إحداهما عندما يكون الخليج جزء من نظام خطوط الأساس المستقيمة بناءً على المادة 7، والآخر غلق الخليج القانوني حسب المادة 10.

كما يدعو للتساؤل معنى الفقرة الإعتراضية "إن لم تكن تُعتبر كذلك من قبل". فالمادة 5 من إتفاقية 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة فسرتها بأنها "كانت سابقاً جزءاً من البحر الإقليمي أو من أعالي البحار"، أما المادة 8 (2) فلم تُقدم لها تفسيراً، لكن كلمة قبل وبعد تحيلنا إلى ترتيب زمني، فما هو هذا الزمن أو التاريخ؟ هذا يرجعنا إلى الصياغة التي تمت لهذه الإتفاقية والغموض الذي يحيط بالكثير من موادها.

ولم ينظم التشريع العماني أو يشير إلى عملية المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة بشكل مستقل وهي تُعامل في هذا السياق معاملة بقية المياه الداخلية الأخرى. فقد نصت المادة الثالثة بعنوان المياه الداخلية من المرسوم السلطاني رقم 15/81 بتاريخ 10 / 2 / 1981 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة: "تشمل المياه الداخلية

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. 908.

المياه الداخلية العمانية

لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان¹.

فالمادة المذكورة لم تفرد للمياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة حكماً يختلف عن بقية المياه الداخلية التي ناقشنا نظامها القانوني سابقاً.

وعندما صدر المرسوم 38/82 بتاريخ 22/ 5/ 1982 بطريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمناطق المغلقة، وكذلك إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بنشر إحداثيات خطوط الأساس المستقيمة لم يتم التطرق إلى نظام المرور المطبق على هذه المياه المحددة بخطوط الأساس المستقيمة.

علماً أنه في تلك الأثناء لم تكن عمان إنضمت أو صادقت على إتفاقية 1958، وإتفاقية عام 1982 لم يوقع عليها أو تُقر بعد.

تأخذ عمان في تشريعاتها الوطنية بخطوط الأساس العادية لتحديد عرض بحرهما الإقليمي بصفة أصلية كما رأينا في الباب الأول، مع وجود أربع إستثناءات تهم مياه داخلية محددة بخطوط أساس مستقيمة في أربع مناطق هي (أ) منطقة مضيق هرمز⁽¹⁾، (ب) المنطقة المحيطة بمنطقة مسقط بما في ذلك جزر الديمانيات، والمنطقة (ج) وهي المنطقة حول جزيرة مصيرة، وأخيراً (د) المنطقة التي تربط جزر الحلاّنيات بالبر الرئيسي. ونظراً للأهمية الكبيرة

1. للمزيد من التفاصيل عن خطوط الأساس المستقيمة في عمان، أنظر مبحث استخدام خطوط الأساس المستقيمة في عمان في الفصل الأول.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

للمجموعة (أ) كونها تقع في مضيق هرمز وحوله وهو واحد من أهم المضائق في العالم فسوف نفرد مسألة المرور في هذه المياه دراسة مستقلة (مطلب أول) والمرور في بقية المناطق المحددة بخطوط أساس مستقيمة في عمان في (مطلب ثان).

المطلب الأول

المرور في مضيق هرمز

وحول شبه جزيرة مسندم

يتكون نظام خطوط الأساس المستقيمة في مضيق هرمز من 16 نقطة منها ست نقاط على الجزر وعشر نقاط على البر بطول إجمالي 93.81 ميل بحري وبمتوسط أطوال 6.255 ميل بحري وهو يحصر مياه داخلية حُددت بخطوط أساس مستقيمة في واحدة من أهم المناطق العالمية وليس العمانية فقط نظراً لوقوعها داخل مضيق هرمز بوابة الخليج العربي المصدر الأبرز للنفط في العالم.

أخذت عمان بنظام خطوط الأساس المستقيمة في عام 1972 بناءً على المرسوم المؤرخ في 1972/7/17، إلا أنه لم يتم إصدار خارطة أو بيان إحداثيات لتطبيق خطوط الأساس المستقيمة إلا بعد إصدار مراسيم أخرى برقم 81/15 بتاريخ 1981/2/15 ورقم 82/38 بتاريخ 1982/5/22 وحددت المناطق والإحداثيات بناءً على إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بتاريخ 1982/7/1. وقد تم الحديث بالتفصيل عن هذا النظام في الباب الأول.

إن نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية في هذه المنطقة لم ينتج عنها

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

إضافة في إتساع البحر الإقليمي العماني⁽¹⁾ نظراً لضيق المضيق أولاً، فإتساعه لا يتعدى 24 ميلاً بحرياً وهذه المسافة هي بحكم القانون الدولي للبحار هي عرض البحر الإقليمي العماني والبحر الإقليمي لإيران، وثانياً إن المسافة بين الجزر والساحل الرئيسي لشبه جزيرة مسندم أقل من 12 ميلاً بحرياً وهو بطبيعته بحر إقليمي عماني ولكن هذا النظام أدخل هذه المياه ضمن المياه الداخلية العمانية.

قدمت الولايات المتحدة الأمريكية احتجاجاً على نظام خطوط الأساس العمانية في المنطقة (أ) المطلة على مضيق هرمز جاء على النحو التالي:⁽²⁾

- النقاط من 1-5، سواحلها قليلة التعرج ويجب إستخدام حد أدنى الجزر عندها لقياس عرض البحر الإقليمي.

- النقطة 11، بما أنها جزيرة منفردة فلا يمكن إستخدامها كنقطة في نظام خطوط الأساس.

- النقاط 12 - 16، تُستبدل بخطوط مستقيمة لغلق الخلجان.

يمكن إيراد بعض الملاحظات على النقاط الواردة في الإحتجاج الأمريكي.

- النقطة 1: فالملاحظ أن الخط بين النقطتين 2-3 و الخط بين 5-6 يمكن إستخدام خط غلق الخليج عندهما، إضافةً إلى إستخدام حد أدنى الجزر

1. Lynch (Hugh F.), Freedom of Navigation in the Persian Gulf and the Strait of Hormuz, Security Flashpoints, Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation, Edited by Nordquist (Myron H.) and Moore (John Norton), Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, the Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1998, p. 321.

2. قدم الإحتجاج بمذكرة دبلوماسية للحكومة العمانية رقم 606 بتاريخ 1991/8/12، أنظر:

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

المياه الداخلية العمانية

عند النقطة 1. يضاف إلى ذلك أن المنطقة حول هذه النقاط هي منطقة إلتقاء حدود بحرية. فالنقطة 1 نقطة حدودية مع دولة الإمارات العربية المتحدة كدولة مجاورة، ونقطة أساسية لتعيين النقطة الثلاثية العمانية-الإماراتية-الإيرانية فيما يتعلق بتعيين البحر الإقليمي وبقية المجالات البحرية الأخرى، وبالتالي فإن استخدام نوعين من خطوط الأساس في منطقة صغيرة وحدودية وقريبة من المضيق، قد ينشأ عنه عدم وضوح في تعيين الحدود البحرية للدول الثلاث، وعليها خلاف ولم يتم الإتفاق على تحديدها نهائياً بين الدول الثلاث.

- النقطة 2: والتي تهم جزيرة منفردة أقيمت عليها النقطة 11، فإن النقاط من 6-11 هي عبارة عن جزر أقيمت عليها نقاط لنظام خطوط الأساس، ولا يمكن معاملتها على أنها جزيرة منفردة. فالنقاط المذكورة أقيمت على كل من جزر أم الغنم، سلامه وبناتها، جزيرة مسندم، والنقطة 11، وهي التي وردت في الإحتجاج الأمريكي، تقع على جزيرة أم الفيارين.

- النقاط 12-16: هي الأنسب إجمالاً لإقامة خطوط أساس مستقيمة لإعتبار وجود إنبعاج عميق للمياه في سواحل المنطقة بأكملها (أنظر شكل نظام خطوط الأساس المستقيمة في مضيق هرمز في الفصل الثاني من الباب الأول). علماً بأن النقطة 16 هي شبيهة بالنقطة 1 في كونها نقطة حدودية مع الإمارات كدولة مجاورة ونقطة أساسية لتعيين نقطة ثلاثية للحدود بين عمان والإمارات وإيران عند تعيين الحدود البحرية بين الدول الثلاث.

علماً بأنه في إتفاقية تحديد الجرف القاري بين عمان وإيران في 1974/7/25

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

لم يتم الإتفاق على نقاط الحدود في المناطق المحاذية للنقطتين 1 و 16 نظراً لأنها نقاط ثلاثية يحتاج الإتفاق حولها على موافقة الدول الثلاث.

لقد كانت الممرات البحرية في مضيق هرمز الداخلة للخليج العربي والخارجة منه تمر في المنطقة الواقعة بين جزيرة سلامه وشبه جزيرة مسندم قبل أن يتم تغيير هذه الممرات باتجاه شمال جزيرة سلامه في البحر الإقليمي العماني عام 1979. وفي عام 1982 أعلنت عمان عن إقامة نظام خطوط الأساس المستقيمة لقياس عرض بحرها الإقليمي وأصدرت إحدائيات بهذه الخطوط وتم بمقتضاها إدخال المياه التي كانت تمر بها الممرات البحرية وكذلك المياه الواقعة بين الحواف في البرّ الرئيسي في شبه جزيرة مسندم والجزر والصخور المحيطة بها إلى المياه الداخلية العمانية، وبذلك أصبح يتنازع المرور بهذه المياه أنظمة مرور مختلفة، كالتالي:

- سلطنة عمان تعتبرها مياهاً داخلية يجري عليها ما يجري على بقية المياه الداخلية العمانية التي تخضع للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان⁽¹⁾، ولم تفصل المرور في هذه المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة عن بقية المياه الداخلية الأخرى كما تم ذكره سابقاً.

- نظام المرور البرئ بناءً على نص الفقرة الثانية من المادة 8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- نظام المرور العابر تطبيقاً للمادة 37 من الإتفاقية 1982 نظراً لأنها

1. المادة الثالثة بعنوان المياه الداخلية من المرسوم رقم 81/15 بتاريخ يناير 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القارّي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

المياه الداخلية العمانية

جزء من مياه مضيق هرمز المستخدم للملاحة الدولية، وهذا رأي الدول البحرية الكبرى وخاصةً الولايات المتحدة الأمريكية على اعتبار أن المرور العابر ينطبق على مياه المضائق وكذلك المياه المؤدية إليها⁽¹⁾.

- نظام المرور الحر، كما كانت تطالب بعض الدول البحرية الكبرى والدول الخليجية أثناء مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار بتطبيق نظام المرور الحر على المضائق الدولية ومنها مضيق هرمز⁽²⁾ وذلك قبل إقرار إتفاقية عام 1982 والتي أخذت بنظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

ونقول أنه من الأنسب لسلطنة عمان قانونياً وسياسياً تطبيق نظام المرور البريء بناءً على الفقرة الثانية من المادة 8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. كونها مياهاً أغلقت بخطوط أساس مستقيمة بعد أن لم تكن كذلك من قبل. ويرجع السبب لذلك لجانبين:

من الجانب القانوني بكون ذلك يتطابق مع مقتضيات القانون الدولي كما جرى عليه العرف الدولي والذي قننته المادة 5 (2) من إتفاقية جنيف 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، وكما نصت عليه المادة 8 (2) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

1. Charles (A. Allen), Persian Gulf Disputes, Security Flashpoints, Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation, Edited by Nordquist (Myron H.) and Moore (John Norton), Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, the Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1998, p.340.

2. حمود (د. محمد الحاج)، م.س.، ص 225.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

ومن الجانب السياسي والقانوني معاً بحيث تتفادى المطالبات من بعض الدول بتطبيق نظام المرور العابر، والذي هو أكثر تقييداً للسيادة العمانية، على المرور في هذه المياه لكونها جزء من مياه مضيق دولي مستخدم للملاحة البحرية وذلك حسب المواد من 37-44 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كما ذكرنا في مطالبة الولايات المتحدة الأمريكية في إحتجاجها على الحكومة العمانية.

يبقى لابد من الإشارة إلى أن هذه المياه الداخلية العمانية في المضيق يمكن أن تكون ذات أهمية إستراتيجية وملاحية كبرى وذلك بشق قناة ملاحية تربط خليج عمان بالخليج العربي عبر شبه جزيرة مسندم تربط خور الحبلين على خليج عمان بخور شام على الخليج العربي. وأول من أثار مشروع من هذا القبيل بعثة الجمعية الجغرافية البريطانية عام 1972⁽¹⁾ (أنظر الشكل المرفق).

1. أنظر: المطيري (د. عبد العزيز بن راشد)، مضيق هرمز: أهميته وتحديد الملاحة عبره حتى عام 1995 (دراسة في الجغرافية السياسية)، الرياض، مجلة التعاون، العدد 64، 2007/6، ص 48. نقلاً عن:

The Geographical Falcon Journal, Vol. 139, part 1, 1973, p. 13.

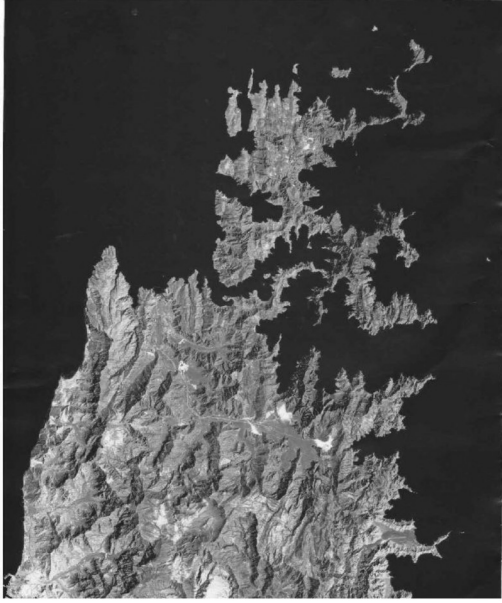


المصدر: محرك البحث google

الشكل يوضح: مقترح شق قناة ملاحية تربط بحر عمان بالخليج العربي عبر شبه جزيرة مسندم

فإذا شُقت هذه القناة فإنها من جانب ستختصر المسافة للسفن الداخلة للخليج العربي والخارجة منه ما بين 50-70 ميل بحري وما يتبع ذلك من توفير الوقت وتكاليف الشحن بما في ذلك التأمين، وبالتالي سيتوفر أكثر من بديل للمرور في مضيق هرمز مع تقليل مخاطر التهديد بإغلاقه، إلا أن هذه المخاطر لن تختفي كلياً لأنه بعد الخروج من المياه الداخلية والبحر الإقليمي العماني في الخليج العربي فإن الممرات البحرية ستقترب من الحدود البحرية للجزر الإماراتية المتنازع عليها مع إيران وهي جزر أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية



المصدر: مسيرة الخير، مسقط، وزارة الإعلام/ سلطنة عمان، 2010، صفحة 264

ومن جانب آخر فإنها ستزيد من الأهمية الإستراتيجية للمياه الداخلية العمانية في شبه جزيرة مسندم، وسيصبح هنالك مساران للمرور من وإلى الخليج العربي وبحر عمان أحدهما الممر الحالي والذي يقع شمال جزيرة سلامه العمانية وسط المضيق في البحر الإقليمي العماني، والآخر من خلال القناة المقترحة والتي تمر بالمياه الداخلية العمانية والبرّ العماني. إلا أن بعض الدراسات البيئية تشير إلى أن إقامة مثل هذه القناة بين بحر عمان والخليج العربي ستؤدي إلى جفاف الخليج العربي على المدى الطويل نظراً لما ستؤديه من تغيير في طبيعة التيارات البحرية الداخلة إلى الخليج العربي والخارجة منه.

المياه الداخلية العُمانية

وبغض النظر عن إقامة هذه القناة من عدمها فإنه في كل الأحوال فإن المياه الداخلية العمانية في مضيق هرمز والمضيق ذاته سيبقيان محط أنظار وإهتمام محلي وإقليمي ودولي وعلى مختلف الأصعدة الإستراتيجية والسياسية والعسكرية والقانونية.

ومثال ذلك على الصعيد الدولي الإحتجاج الأمريكي لدى الحكومة العمانية على نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية في المضيق والتي ذكرناها سابقاً. أما على المستوى الإقليمي فإن الإعلان رقم 4 المقدم من المملكة العربية السعودية عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يُقصد به هذه المياه والجزر حولها كما يُقصد به الجزر الإماراتية المتنازع عليها مع إيران في مدخل الخليج وهي جزر طمب الكبرى وطمب الصغرى، وأبو موسى، والتي جاء نصه: "4 - تعتبر 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"⁽¹⁾.

1. Declarations or Statement upon UNCLOS ratification , p 62

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

وكانت عمان عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في 1989/8/17 قدمت عدة إعلانات أشارت في مقدمتها إلى إعلانها المؤرخ في 1982 / 7 / 1 بإنشاء خطوط الأساس المستقيمة⁽¹⁾، كالتالي: "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 بين الجزر وساحل الأرض تطبيقاً للمادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم 81/15.....".

ويلاحظ إختلاف تاريخ إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية في هذه التحفظات إذ أشار إلى ذلك التاريخ في 1982/6/1، بينما تاريخ النشر في الجريدة الرسمية هو 1982/7/1. وقد يكون سبب الإختلاف هو أن صدور القرار كان في 1982/6/1 وإعلانه جاء في الجريدة الرسمية بتاريخ 1982/7/1 وهو الذي أعتد عليه عند تقديم التحفظات العمانية، أو أن يكون بسبب خطأ مطبعي.

وإجمالاً فإن منطقة مضيق هرمز هي منطقة إستراتيجية تبحث جميع الدول المطلة عليه والبعيدة عنه عن موطن قدم لمصالحها فيها. وإيران الدولة المقابلة إستخدمت نظام خطوط الأساس المستقيمة لقياس بحرهما الإقليمي حول

1. Ibid, p. 74.

المياه الداخلية العمانية

المضيق. والمضيق ترتاده جميع السفن بأنواعها من مختلف الدول، وبالتالي فإن التحديد القانوني الواضح مهم جداً للملاحة وسلامتها فيه. والأنسب لتحقيق ذلك هو استخدام نظام خطوط الأساس المستقيمة نظراً لطبيعة المنطقة جغرافياً. أما عن تطبيق نظام المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة في السواحل العمانية الأخرى، فسوف نتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

المرور في بقية المياه الداخلية

توجد ثلاث مناطق على السواحل العمانية خارج شبه جزيرة مسندم ومضيق هرمز ضبطت بخطوط أساس مستقيمة بناءً على إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بسلطنة عمان بتاريخ 1982/7/1.

وهي المجموعة (ب) حول محافظة مسقط والتي تربط جزر الديمانيات شمال مسقط بجزيرة الفحل وتمر لتغلق الخلجان إلى نهاية منطقة الخيران في جنوب العاصمة العمانية وتحتوي على ميناء السلطان قابوس ومرافأ الفحل وهو ميناء تصدير النفط الرئيسي في عمان.

وتتكون نقاط هذه المجموعة من 9 نقاط ثلاث منها على البرّ والرؤوس البرّية والبقية على جزر، وهذه الجزر تصلح لأن تكون نقاط لخطوط أساس مستقيمة بعكس الإحتجاج الأمريكي، كما أن إغلاق الخلجان حول مسقط وجنوبها بخطوط أساس مستقيمة هو قانوني سواء كان ضمن نظام خطوط أساس مستقيمة أو بخطوط إغلاق الخلجان القانونية.

وأقصر خط في هذه المجموعة هو (1.06) ميلاً بين النقطتين 21-22 وأطول خط (23.6) ميل بين النقطتين 23-24 ومجموع أطوال خطوط هذه المجموعة (68.27) ميل ومتوسط طول خطوطها (7.535)⁽¹⁾.

1. Limits in the Seas , No. 113, op. cit., p. 4.

المياه الداخلية العمانية

المجموعة (ج): وهي تتكون من (11) نقطة وتربط جزيرة مصيرة في وسط عمان بالبر الرئيسي والتي تبعد بين 16.62 و 19.31 ميل بحري⁽¹⁾. وهذه الجزيرة من أهم الجزر في بحر العرب ومجموع أطوال خطوط هذه المجموعة هي (97.55) ميل بحري. أما أقصر خط فطوله (0.38) ميل بين النقطتين 28-29 أما أطول خط فيبلغ (20.9) ميل بحري الرابط بين النقطتين 35-36 ويوجد في هذه المجموعة خطأً يمكن أن يكون خط غلق خليج قانوني بناءً على المادة 10 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لو لم يُستخدم ضمن نظام خطوط الأساس المستقيمة بناءً على المادة 7 من الإتفاقية وهو الخط الرابط بين النقطتين 36-37 والذي يغلق "بحر حدري" عند قرية فلم وقد يكون لو تم غلق هذا الخليج بخط غلق الخليج القانوني بناءً على المادة 10 من إتفاقية الأمم المتحدة هو أنسب، كما سبق ذكره، بدل جعله من ضمن خطوط الأساس المستقيمة بناءً على المادة 7 من الإتفاقية، فبناءً على هذه المادة ينطبق عليه المرور البرئ. بينما لا ينطبق هذا القيد لو تم إغلاقه حسب المادة 10.

المجموعة (د): والتي تقع في جنوب عمان وتربط جزر الحلايبات بالبر الرئيسي وتتكون هذه المجموعة من ست نقاط ويقع ضمن هذه المجموعة أطول خط يربط بين نقطتين في كل نظم خطوط الأساس المستقيمة العمانية البالغ طوله (24.88) ميل بحري بين النقطتين 38 - 39 وهو الخط الوحيد الذي يزيد طوله عن 24 ميل بحري في كل نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية.

1. Ibid, p. 5.

الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية

ومجموعة الجزر المكونة من خمس جزر تقع على بعد 21 ميل بحري⁽¹⁾ من شاطئ البر الرئيسي وتصطف موازية له بطول 64.56 ميل بحري⁽²⁾ بمتوسط طول بينهما 16.14 ميل بحري. وإذا أضفنا الجزيرة الخامسة فإن متوسط الطول يكون 12.912 ميل بحري.

فالسؤال إذا كان هذا هو الوضع الجغرافي للجزر ألا يحق للدولة الشاطئية وهي هنا عمان إستخدام هذه الجزر في خطوط الأساس المستقيمة؟ علماً بأنه في ممارسات الدول ليس هنالك نموذج موحد وإطار عام لتطبيق المادة 7 (1) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. والمادة 14 من الإتفاقية أجازت للدولة أن تحدد خطوط الأساس بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها بما يناسب إختلاف الظروف. كما يمكن لعمان إعلان هذه المجموعة من الجزر كأرخبيل⁽³⁾ كما فعلت اليمن عندما أعلنت جزيرة سوقطرة والجزر حولها أرخبيل في بداية عام 2008⁽⁴⁾.

كما أن الدولتين المقابلتين للسواحل العمانية وهما إيران وباكستان تأخذان بنظام خطوط الأساس المستقيمة في كامل هذه السواحل وبما يتجاوز القانون الدولي في هذا الجانب كما سنرى في كتاب المنطقة الاقتصادية الخالصة في سلطنة عمان من موسوعة الكتب هذه.

1. Limits in the Seas, No. 61, op. cit., p. 7.

2. أي جمع أطوال خطوط النقاط بين 39-43 في المجموعة (د). أنظر:

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

3. Limit in the Seas, No. 61, op.cit , p. 8

4. جريدة الثورة اليمنية العدد (15799) بتاريخ 2008/2/13، صنعاء، اليمن.

المياه الداخلية العمانية

إن الإحتجاج الأمريكي والذي ناقشنا ما يتعلق بمجموعة خطوط الأساس حول مضيق هرمز في شبه جزيرة مسندم في المطلب السابق جاء لدواعي إستراتيجية أمريكية وليست قانونية. فنظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية أخذ به بدايةً منذ المرسوم الصادر في عام 1972 وصدرت إحدائياته بإعلان وزير الدولة لشؤون الخارجية المنشور في الجريدة الرسمية العمانية بتاريخ 1982/7/1. أما الإحتجاج الأمريكي فقد جاء بعد 9 سنوات أي بتاريخ 12 / 8 / 1991، في حين أصدرت إيران -على سبيل المثال- قانون المناطق البحرية بتاريخ 2 / 5 / 1993، وفي تاريخ 11 / 1 / 1994، أي بعد 8 أشهر، تقدمت الولايات المتحدة بإحتجاج رسمي على ذلك القانون.

كما أن هنالك مبدأ قانوني مهم وهو هل يجوز للولايات المتحدة كدولة غير منضمة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإحتجاج على الدول المنضمة للإتفاقية؟ هذا موضوع يتبعه جدل قانوني كبير خارج دراستنا وبالتالي سنتجاوزه في هذه المرحلة، على أن يتم مناقشته لاحقاً بالتفصيل في كتاب البحر الإقليمي العماني.

الخاتمة

مما سبق عرضه خلال هذه الكتاب يتبين لنا أن:

1 - المياه الداخلية هي مجال من المجالات البحرية والتي لعمان سيادة كاملة عليها. وممارسة عمان لسيطرتها وسيادتها عليها تتم عن طريق مرحلتين: المرحلة الأولى محاولة مدّها وتوسيعها باتجاه البحر وتعيين حدودها بما يتوافق والقانون الدولي. والمرحلة الثانية يكون لعمان، بناءً على هذا التحديد، حق ممارسة السيادة والسيطرة عليها، وبموجب ذلك تستطيع أن تطبّق التشريع الوطني العماني عليها.

2 - يتم تعيين حدود المياه الداخلية العمانية بالإرادة العمانية المنفردة وبما يتوافق مع القانون الدولي. وقد سعت عمان لمد وتوسيع سيطرتها على مياهها الداخلية من خلال إستخدام نوعي خطوط الأساس، خطوط الأساس العادية التي أخذت بحد أدنى الجزر بدل حد أعلى المد لقياسها، وخطوط الأساس المستقيمة لربط الجزر المتاخمة للبرّ الرئيسي.

3 - وهنا يمكن الإشارة إلى أن التشريع العماني في إستخدام هذه الطريقة في تعيين الحدود الخارجية للمياه الداخلية يعتريه نقص، حيث أهمل الإشارة إلى جواز إستخدام حد أدنى الجزر في المرتفعات التي تنحصر عنها المياه وقت الجزر كخط أساس عادي أو خط أساس مستقيم لقياس عرض البحر الإقليمي. إضافةً إلى غياب الإشارة في القوانين العمانية لذكر ما يتعلق بإستخدام التطبيقات الخاصة

المياه الداخلية العمانية

لخطوط الأساس المستقيمة لتحديد المياه الداخلية العمانية مثل:

أ - تعيين خط غلق الخلجان.

ب - تعيين خط غلق الموانئ والمرافئ.

4 - أما حدود هذه المياه الداخلية، فإن التشريع الوطني العماني وليس القانون الدولي هو الذي يحددها. وهذا التشريع أغفل منطقة الساحل ما بين حد أدنى الجزر وحد أعلى المد من التنظيم، خلافاً لما هو قائم في بعض الدول مثل تونس حيث عالج المشرع التونسي هذه المنطقة من خلال قانون الملك العمومي البحري.

كذلك حدودها الجانبية، فإن التشريع الوطني العماني نحي نفس منحى القانون الدولي في إهمال الإشارة إليها.

5 - إن المياه الداخلية العمانية في مضيق هرمز لها وضع يختلف عن بقية المياه الداخلية العمانية وتجاذب السيادة حولها كبير، وذلك نظراً لأن لمضيق هرمز أهمية إستراتيجية وإقتصادية كبيرة لعمان ولمستخدمي المضيق الآخرين في أكثر من جانب:

- تشير بعض الدراسات إلى أنه يمكن شق قناة ملاحية تربط خور الحبلين على خليج عمان بخور شام على الخليج العربي عبر شبه جزيرة مسندم وتعتبر هذه المياه لتكون مدخل آخر للخليج العربي مع مضيق هرمز خاصة في الحالات الطارئة.

- بالنسبة لأهميته العالمية فقد إحتجت الولايات المتحدة الأمريكية على نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية بدعوى عدم قانونيتها، وقد رأينا أن

الخاتمة

الإحتجاج الأمريكي يدخل في إطار تجاذب السيادة بين عمان وبين الدول الأخرى وله دواعي إستراتيجية أمريكية أكثر منها قانونية، فهو أتى بعد تسع أعوام من الإعلان عن هذا النظام.

- أما بالنسبة لأهميته الإقليمية فإن الإعلان رقم 4 المقدم من المملكة العربية السعودية عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كما ناقشنا ذلك يُقصد به هذه المياه والجزر حولها كما يُقصد به الجزر الإماراتية المتنازع عليها مع إيران في مدخل الخليج وهي جزر طنب الكبرى، وطنب الصغرى، وأبو موسى.

6 - أما فيما يتعلق بالنظام القانوني للمياه الداخلية العمانية، فعمان تمارس على مياهها الداخلية كافة الإختصاصات السيادية، التشريعية والقضائية والإدارية، سواء كانت في الموانئ والمرافئ أو بقية المياه الأخرى، وإستغلال مواردها الطبيعية وحمايتها من التلوث البري والبحري وتنظيم الملاحة فيها. إلا أن هذه السيادة تتجاذبها سيادة دولة علم السفينة بالنسبة للسفن الأجنبية داخل الموانئ العمانية وبقيّة المياه الداخلية.

إن خضوع المياه الداخلية للسيادة العمانية ترد عليه بعض القيود التي تفرضها ضرورة الحياة والتواصل بين الشعوب والدول، ومنها دخول السفن للموانئ العمانية وحق المرور البري في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة ورغم ذلك تبقى المياه الداخلية العمانية مجالاً بحرياً من مجالات السيادة العمانية تمارس عليه عمان سلطة مبدئياً مطلقة من ناحيتي السيادة المكانية والوظيفية وهي بذلك تزيد على سلطتها على مجال البحر الإقليمي

المياه الداخلية العُمانية

الذي ترد عليه بعض القيود مثل نظام المرور البرئ وهو ما سناقشه في الكتاب التالي عن البحر الإقليمي العماني.

7 - يُلاحظ أن أغلب القوانين العمانية ما عدى القانون البحري الجديد رقم 19/ 2023 الصادر في 30/ 3/ 2023. الخاصة بتطبيق قانون البحار صدرت عامي 1981 و1982 أي قبل إقرار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تم التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982، ووقّعت عليها عمان في 1983/7/1 أي بعد عام من صدور آخر مرسوم يخص قانون البحار. ورغم مصادقة عمان على هذه الإتفاقية في عام 1989، إلا أن هذه القوانين ما زالت هي السارية إلى الوقت الحاضر. وبالتالي على عمان إيجاد طريقة لمطابقة قوانينها بما يتماشى مع القانون الدولي للبحار وإتفاقية الأمم المتحدة المذكورة. فعلى سبيل المثال ما يخص المرور في المياه الداخلية. فحسب المادة 8 (2) من الإتفاقية فإن المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة يطبق عليها المرور البرئ، بينما لم يفصل التشريع الوطني العماني المرور في هذه المياه عن بقية المياه الداخلية الأخرى ولا يُسمح بالمرور البرئ فيها. إضافةً إلى ذلك فإن بعض الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية تطالب بتطبيق المرور العابر على هذا النوع من المياه الداخلية في مضيق هرمز لكونها جزء من مضيق دولي، وهذا النوع من المرور يُعتبر إنتقاصاً من سيادة عمان على مياهها الداخلية. وبالتالي لابد من إصدار قوانين حديثة تُوائم بين القانون الوطني العماني والقانون الدولي بما يتوافق مع المصلحة الوطنية العمانية.

الملاحق: التشريعات العمانية المتعلقة بقانون البحار

1. المرسوم المؤرخ في تاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القارّي والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك.
2. المرسوم رقم 77/44 الصادر في 1977/7/15 بمد المنطقة المحصورة لصيد الأسماك إلى 200 ميل.
3. المرسوم رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القارّي والمنطقة الإقتصادية الخالصة.
4. المرسوم رقم 82/38 الصادر بتاريخ 1982/5/22 بطريقة إستخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمناطق المغلقة.
5. إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بإنشاء نظام خطوط الأساس المستقيمة، بتاريخ 1 / 7 / 1982.

(1): المرسوم المؤرخ في تاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري و المنطقة المحصورة لصيد الأسماك .

الباب الأول المياه الإقليمية

المادة -1 تمارس سلطنة عمان السيادة الكاملة على مياهها الإقليمية والفضاء الجوي فوقها وقاع البحر وتحت تلك المياه، بما يتلائم 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، تقاس بدءاً من خطوط القاعدة الوارد ذكرها أدناه:

أ- خط الماء عند الجزر من ساحل الأرض الرئيسية، أو من جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحضاح يقع على بعد 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.

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

ج- خطوط مستقيمة تربط أقرب نقطة من الأرض الرئيسية بأبعد حد من جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحضاح 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 الشعاب أو الضحاضح تقع ضمن مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً من الأرض الرئيسية.

د- خطوط مستقيمة تربط فيما بين أبعد حد لجزر أو صخور أو شعاب أو ضحاضح 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.

الباب الثاني الجرف القاري

المادة 3 - تمارس سلطنة عمان حقوق السيادة على جرفها القاري لغايات إستكشافه واستثمار ثروته الطبيعية.

المادة 4 - يشمل الجرف القاري للسلطنة قاع البحر والثروات الطبيعية الموجودة عليه وتحتة بمحاذاة ساحل الأرض الرئيسية أو ساحل جزيرة أو صخرة أو شعب أو ضحاح يقع خارج مياه البحر الإقليمية للسلطنة وإلى عمق 200 متر، أو أية أعماق أخرى تزيد عن ذلك تسمح باستثمار الثروات الطبيعية.

الباب الثالث المنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك

المادة 5 - تمارس سلطنة عمان حقوق السيادة على المنطقة المحصورة لصيد الأسماك لغايات استكشاف وتنمية واستثمار ثرواتها الحية بما فيها الأسماك على سبيل المثال لا الحصر.

المادة 6 - تمتد المنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك لمسافة ثمانية وثلاثين ميلاً بحرياً داخل البحر وتقاس بدءاً من الحدود الخارجية للمياه الإقليمية للسلطنة.

الباب الرابع تشابك الصلاحيات

المادة 7 - 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 البعد مع أقرب نقاط خطوط القاعدة التي يُقاس منها عرض مياه السلطنة الإقليمية والمياه الإقليمية للدول الأخرى.

الباب الخامس أحكام متفرقة

المادة 8 - إن الحدود الدقيقة للمياه الإقليمية والمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك وكذلك يجب أن يحدد الخط المتوسط للجرف القاري للسلطنة من قبل حكومة السلطنة على خرائط ورسومات هيدروغرافية معترف بها من قبل سلطنة عمان.

المادة 9 - يبلغ رسمياً تاريخ نفاذ هذا النظام إلى سكرتارية لجنة هيئة الأمم المتحدة المسؤولة عن الإستعمالات السلمية لقاع البحار وأرضية المحيطات خارج نطاق السلطة القضائية المحلية.

المادة 10 - ينشر هذا النظام في الجريدة الرسمية.

حرر بتاريخ 17 يوليو 1972م

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

**(2): المرسوم رقم 77/44 الصادر في 15/7/1977 بمد المنطقة
المحصورة لصيد الأسماك إلى 200 ميل.**

نحن قابوس بن سعيد، سلطان عمان:

بعد الاطلاع على قانون تنظيم الجهاز الاداري للدولة رقم 75/26 والرسوم السلطاني المعدل له رقم 76/13، والرسوم السلطاني حول المياه الإقليمية والجرف القارّي والمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك الصادر بتاريخ 17/7/1972، ونظرا لما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

المادة 1: تعدل المادة 6 من الباب الثالث من المرسوم السلطاني حول المياه الإقليمية والجرف القارّي والمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك الصادر في 17 / 7 / 1972 على النحو التالي:

1 - تمتد المنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك لمسافة مائتي ميل بحري تجاه البحر، وتقاس بدءاً من الخطوط الأساسية التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي.

2 - في حالة وجود ساحل لدولة أخرى يقابل أو يتاخم ساحل سلطنة عمان، فإن الحدود الخارجية للمنطقة المحصورة بالسلطنة لصيد الأسماك تحدد بالخط المتوسط حيث تكون كل نقطة منه متعادلة البعد من أقرب نقاط خطوط القاعدة التي يُقاس منها عرض مياه السلطنة الإقليمية والمياه الإقليمية للدول الأخرى.

المياه الداخلية العمانية

3 - المادة 2: على جهات الاختصاص تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

صدر عنا بتاريخ: 28 جمادى الثانية 1397

الموافق: 15 يونيو 1977

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

(3): المرسوم رقم 81/15 الصادر بتاريخ 1981/2/10 حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة.

نحن قابوس بن سعيد، سلطان عمان.

بعد الاطلاع على المرسوم السلطاني رقم 75/26 بإصدار قانون تنظيم الجهاز الإداري للدولة وتعديلاته.

وعلى المرسوم السلطاني الخاص بالمياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك الصادر بتاريخ 1972/7/20 وتعديله بمقتضى المرسوم السلطاني رقم 77/44 الصادر بتاريخ 1977/6/15.

وبناءً على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى: البحر الإقليمي.

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 البريء لسفن وطائرات الدول الأخرى عبر المضائق الدولية.

المادة الثانية: يمتد البحر الإقليمي لسلطنة عمان مسافة إثني عشر

ميلاً بحرياً (22224) متراً باتجاه البحر وتقاس حسب المعايير والقواعد أدناه:
أ- ان الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو خط كل نقطة عليه تبعد مسافة إثني عشر ميلاً بحرياً من أقرب نقطة على خط الأساس.

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

المياه الداخلية العمانية

ج- إن حكومة سلطنة عمان سوف تصدر إعلاناً تحدد فيه طريقة استخدام 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، وإن أي خط بهذه الصفة يعتبر خط الأساس.

وفيما إذا إقتضى الأمر فإن حكومة سلطنة عمان سوف تعدل أو تلغي ما صدر عنها بموجب هذه الفقرة.

المادة الثالثة: المياه الداخلية.

تشمل المياه الداخلية لسلطنة عمان جميع المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتخضع المياه الداخلية للتشريعات العمانية المعمول بها في الموانئ والمراسي والخلجان.

المادة الرابعة: المنطقة الإقتصادية الخالصة:

تمارس سلطنة عمان حقوق السيادة على المنطقة الإقتصادية الخالصة لغايات استكشاف وتنمية واستثمار ثرواتها الحية منها وغير الحية.

المادة الخامسة: تمتد المنطقة الإقتصادية الخالصة مائتي ميل بحري تجاه البحر وتقاس بدءاً من خطوط الأساس التي يُقاس منها البحر الإقليمي.

المادة السادسة: الجرف القارّي:

تمارس سلطنة عمان حقوق السيادة على جرفها القارّي لغايات استكشاف وإستغلال موارده الطبيعية.

المادة السابعة: تصدر حكومة سلطنة عمان إعلاناً تحدد بموجبه إمتداد جرفها القارّي.

المادة الثامنة: أحكام عامة:

في حالة وجود ساحل لدولة أخرى يقابل أو يتاخم ساحل سلطنة عمان، فإن الحد الخارجي للمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري تحدد بخط الوسط حيث تكون كل قطعة منه متساوية البعد من أقرب نقاط خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي للسلطنة والبحر الإقليمي للدول الأخرى المتاخمة أو المقابلة.

المادة التاسعة: إن الحدود الدقيقة للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري لسلطنة عمان ستحدد من قبل حكومة سلطنة عمان على خرائط ورسومات هيدروغرافية وبيانات جيوديسية.

المادة العاشرة: تلغى أحكام المرسوم السلطاني حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك الصادر بتاريخ 17 يوليو 72، وكذلك المرسوم السلطاني رقم 77/44 الصادر بتاريخ 15/6/1977، وكل ما يخالف أحكام هذا المرسوم.

المادة الحادية عشر: ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ صدوره.

صدر بتاريخ: 5 ربيع الثاني سنة 1401هـ

الموافق: 10 فبراير سنة 1981م

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

**(4): المرسوم رقم 82/38 الصادر بتاريخ 1982/5/22
بطريقة استخدام خطوط الأساس المستقيمة لتحديد
خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية
والمناطق المغلقة.**

نحن قابوس بن سعيد، سلطان عمان.

بعد الاطلاع على المرسوم السلطاني رقم 75/26 بإصدار قانون تنظيم الجهاز
الاداري للدولة وتعديلاته..

وعلى المرسوم السلطاني رقم 77/44 الخاص بتعديل المرسوم السلطاني
الخاص بالمياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك
الصادر بتاريخ 17 يوليو سنة 1972م.

وعلى المرسوم السلطاني رقم 81/15 حول البحر الإقليمي والجرف القاري
والمنطقة الإقتصادية الخالصة.

وبناءً على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

مادة 1: في تطبيق المادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم 81/15
المشار إليه تحدد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء سلطنة عمان
وخطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه بين الجزر وساحل
الأرض الأساسية على النحو الوارد في البيان المرافق لهذا المرسوم.

الملاحق: التشريعات العمانية المتعلقة بقانون البحار

مادة 2: يتولى وزير الدولة للشؤون الخارجية الإعلان عن تحديد السلطنة لخطوط الأساس المستقيمة طبقاً لما تقدم وأيداع الوثائق الخاصة بذلك لدى الجهات المختصة. وعلى جميع الوحدات الحكومية المعنية تنفيذ هذا المرسوم كل في حدود إختصاصها.

مادة 3: ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية ويعمل به إعتباراً من تاريخ صدوره.

صدر عنا بتاريخ: 28 رجب سنة 1402هـ

الموافق: 22 مايو سنة 1982م

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

**(5): إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بإنشاء قطاع
خطوط الأساس المستقيمة. 1982/7/1**

أنا يوسف العلوي عبدالله وزير الدولة للشؤون الخارجية
بعد الاطلاع على المرسوم السلطاني رقم 81/15 حول البحر الإقليمي
والمنطقة الاقتصادية وعلى المرسوم السلطاني رقم 82/38 بطريقة إستخدام
خطوط الأساس المستقيمة لتحديد خط الأساس في شأن البحر الإقليمي والمياه
الداخلية والمناطق المغلقة.
أصدر الإعلان التالي:

المادة 1: في تطبيق المادة الثانية فقرة (ج) من المرسوم السلطاني رقم
81/15 المشار إليه تحدد خطوط الأساس المستقيمة في أي جزء من أجزاء
سلطنة عمان وخطوط إغلاق المياه الواقعة بين الأشرم والخلجان وكذلك المياه
بين الجزر وساحل الأرض الأساسية على النحو التالي:

- تشكل النقاط المحددة بإحداثيات لخطوط العرض والطول المبينة فيما
يلي نقاط النهاية لخطوط الأساس المستقيمة لسلطنة عمان.
- تشكل الخطوط المستقيمة التي تصل بين الاحداثيات المشار إليها في
الفقرة السابقة خطوط الأساس المستقيمة في تطبيق المرسوم السلطاني
رقم 81/15.
- تتخذ الاحداثيات المشار إليها أساساً في تحديد المياه الداخلية والمناطق
المغلقة بالسلطنة.

إحداثيات النقاط

رقم النقطة	خطوط العرض شمالاً	خطوط الطول شرقاً	المجموعة (أ)
1	04.703 03 26	01.869 05 56	
2	04 04 26	22 05 56	
3	30 13 26	52 10 56	
4	28 14 26	34 11 56	
5	08 15 26	19 12 56	
6	29 22 26	02 21 56	
7	19 30 26	34 30 56	
8	50 29 26	37 31 56	
9	11 29 26	14 32 56	
10	59 21 26	13 32 56	
11	32 10 26	58 32 56	
12	02 05 26	34 28 56	
13	30 56 25	17 28 56	
14	32 48 25	02 22 56	
15	10 45 25	55 19 56	
16	32.345 37 25	03.950 16 56	

المياه الدّاخلية العُمانية

المجموعة (ب)

57 41 “38	32 46 “40	17
57 46 “00	23 47 “00	18
57 46 “38	23 50 “28	19
58 03 “41	23 51 “26	20
58 06 “00	23 52 “00	21
58 07 “09	23 52 “06	22
58 10 “33	23 50 “28	23
57 29 “50	23 40 “55	24
57 35 “29	23 37 “38	25
58 45 “09	23 31 “18	26

المجموعة (ج)

58 49 “00	20 57 “18	27
58 54 “38	20 41 “29	28
58 54 “47	20 41 “08	29
58 58 “39	20 30 “12	30
58 57 “18	20 30 “00	31
58 46 “41	20 16 “29	32
58 43 “20	20 12 “44	33
58 39 “22	20 10 “36	34

الملاحق: التشريعات العمانية المتعلقة بقانون البحار

58 38 “18	20 09 “18	35
58 19 “30	20 20 “30	36
57 59 “00	20 19 “12	37

المجموعة (د)

56 20 “29	17 55 “02	38
56 24 “02	17 30 “17	39
56 02 “33	17 29 “42	40
55 51 “48	17 29 “12	41
55 35 “03	17 27 “57	42
55 17 “02	17 24 “00	43

المادة 2: يعتبر هذا الإعلان نافذاً من تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية.

يوسف العلوي عبد الله

وزير الدولة للشؤون الخارجية

المصادر والمراجع

باللغة العربية

1. أبو علي (د.عبد الفتاح حسن)، مختارات من وثائق تاريخ عمان الحديث قراءة في وثائق الأرشيف الأمريكي، الرياض، السعودية، دار المريخ، 1984.
2. البادي (عبدالله بن حمد)، تسوية الحدود العمانية اليمنية، تونس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، اطروحة الدكتوراة في القانون العام، 2011.
3. بريسكوت (ج،ل،ف)، الجغرافيا السياسية للمحيطات، ترجمة محمد علي الاعور و ابراهيم عبدالعزيز عمر، مكتبة الفلاح، د.ت.
4. البوسعيدي (جمعة بن خلفان)، المياه الإقتصادية والجرف القاري في سلطنة عمان، مجلة البحرية اليوم، العدد 37، نوفمبر 2002، مسقط، البحرية السلطانية العمانية.
5. بوحجام (د. محمد بن قاسم)، أسد البحار العماني أحمد بن ماجد في دراسات الأوروبيين والمستشرقين، سلسلة البحوث والدراسات في الوثائق الوطنية والدولية، 7، مسقط، هيئة الوثائق والمخطوطات الوطنية، 2015.
6. حمود (د. محمد الحاج)، القانون الدولي للبحار، ط 1، عمان، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.
7. دأود (د.عبد المنعم محمد)، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية، الإسكندرية، منشئة المعارف، د.ت.
8. الدأود (د.محمود علي)، السيادة العمانية في المحيط الهندي في عهد السيد سعيد بن سلطان، مسقط، مركز السلطان قابوس للثقافة الاسلامية، إبريل 2010

المصادر والمراجع

9. الراوي (د جابر ابراهيم)، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، بغداد، كلية القانون، جامعة بغداد، 1989.
10. رمضان (د.روح الله)، مضيق هرمز، ترجمة حسين موسى، بيروت، الحقيقه برس 1988
11. السلامي (ياسر بن عبيد)، الوضع القانوني لمضيق هرمز في ضوء قواعد القانون الدولي الجديد للبحار، مذكرة في القانون، الجامعة الاردنية، 1990.
12. الضحاك (د. ادريس)، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية والثنائية والمتعددة الاطراف، ط 1، دون مكان للنشر، 1987
13. عامر (د.صلاح الدين) القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة، 1998
14. العاني (د. عبد الرحمن عبد الكريم)، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الاسلامية حتى القرن الرابع الهجري، مسقط، وزارة التراث القومي والثقافة 1986.
15. العيزي (هاني عبد الرحيم)، الخرائط البحرية، مجلة جند عمان، العدد 363، 2007/2/1، مسقط، سلطنة عمان، وزارة الدفاع.
16. عمان في التاريخ، مسقط، وزارة الاعلام، سلطنة عمان، لندن، دار اميل للنشر، 1995.
17. العيسائي (علي بن احمد)، أزمة الملاحة والمرور في مضيق هرمز خلال الفترة من 1979 الى 1989، تونس، مذكرة دراسات معمقة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2002.
18. العيسائي (علي بن سالم)، الحدود البحرية العمانية، القاهرة، معهد الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، أطروحة دكتوراة في العلوم القانونية، 2011.
19. الغنيمي (محمد طلعت)، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة التعارف، د.ت.
20. القاسمي (الشيخ سلطان بن محمد)، تقسيم الإمبراطورية العمانية 1856 الى 1862، دون مكان النشر، ط 1، 1981.
21. كتاب عمان البحري 2008، المكتب الهيدروغرافي الوطني بالبحرية السلطانية العمانية مسقط 2008

المياه الداخلية العمانية

22. المرسىط (محمد المولدي)، تونس وقانون البحار قديماً وحديثاً، تونس، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، 1992.
23. المطيري (د. عبد العزيز بن راشد)، مضيق هرمز: أهميته وتحديد الملاحة عبره حتى عام 1995 (دراسة في الجغرافية السياسية)، الرياض، مجلة التعاون، العدد 64، 2007/6.
24. المعمري (أحمد حمود)، عمان وشرقي افريقيا، ترجمة محمد امين عبدالله، مسقط، وزارة التراث القومي والثقافة، 1980.
25. نجم (د. عبد العزيز عبد الغفار)، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، ط 2، 2007.
26. هندي (د. إحسان)، مبادئ القانون الدولي العام في السلم والحرب، ط 1، دمشق، دار الجليل، 1984.
27. الجريدة الرسمية العمانية:
- العدد 70 الصادرة بتاريخ 8/11/1974
- العدد 211 الصادرة بتاريخ 1981/2/15
- العدد 216 الصادرة بتاريخ 1981/5/1
- العدد 219 الصادرة بتاريخ 1981/6/15
- العدد 230 الصادرة بتاريخ 1981/11/15
- العدد 242 الصادرة بتاريخ 1982/6/1
- العدد 243 الصادرة بتاريخ 1982/7/1
- العدد 362 الصادرة بتاريخ 1974/7/1
- العدد 408 الصادرة بتاريخ 1989/6/1
- العدد 431 الصادرة بتاريخ 1990/5/15
- العدد 437 الصادرة بتاريخ 1990/8/15
- العدد 467 الصادرة بتاريخ 1991/11/16

- العدد 502 الصادرة بتاريخ 1996/5/1
العدد 584 الصادرة بتاريخ 1996/10/1
العدد 647 الصادرة بتاريخ 1999/5/15
العدد 661 الصادرة بتاريخ 1999/12/15
العدد 707 الصادرة بتاريخ 2001/11/14
العدد 742 الصادرة بتاريخ 2003/5/3
العدد 747 الصادرة بتاريخ 2003/7/15
العدد 748 الصادرة بتاريخ 2003/8/2
العدد 755 الصادرة بتاريخ 2003/11/15
العدد 758 الصادرة بتاريخ 2003/12/15
العدد 769 الصادرة بتاريخ 2004/6/15

28. الجريدة الرسمية اليمنية العدد السابع لعام 1991 الصادرة بتاريخ 1991/4/15.

باللغة الإنجليزية

1. 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 Studies, 2001
2. Anderson (David), Drafting an Agreement, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15-17/7/2004
3. Aurrocochea (I.) and Pethick (J.S.), The coastline, its physical and legal definition, International Journal of Estraine and Coastal Law, Vol. 1, No. 1, February 1986, London, Graham Trotman, 1986
4. Balkin (Rosalie), The International Maritime Organization and Maritime

Security, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 30, winter/summer 2006, No. 1 and 2

5. Bralliar (Rachael B.), Protecting U.S. Ports with layered security measures for container ships, Military Law Review, Vol. 185, fall 2005

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

7. Carleton (Chris), the role of the technical expert during negotiations, Negotiating International Boundaries, International Boundaries Research Unit, University of Durham, U.K., 15-17/7/2004

8. Charles (A. Allen), Persian Gulf Disputes, Security Flashpoints, Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation, Edited by Nordquist (Myron H.) and Moore (John Norton), Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, the Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1998

9. Charney (Jonathan I.) and Smith (Robert W.), (Edited by) International Maritime Boundaries, Vol. IV, Dordrecht, Boston, London, The American Society of International Law, Martinus Nijhoff Publishers, 2002

10. Churchill (R.R.) and Lowe (A.V.), The Law of the Sea, second edition, Manchester University Press, U.K., 1991

11. Colson (David A.) and Smith (Robert W.), (Edited by) International Maritime Boundaries, Vol. V, Dordrecht, Boston, London, The American Society of International Law, Martinus Nijhoff Publishers, 2005

12. 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

13. Evans (Malcolm D.), International Law, Oxford, Oxford University Press, first edition, 2003.
14. Hakapaa (K.) and Molenaar (E.J.), Innocent Passage- past and present, Marine Policy, Vol. 23, No. 2, U.K., 1999,
15. ICJ Report, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), June 26 1986
16. Kapoor (D.C.) and Keer (Adam J.), Technical Review of Geodetic, Hydrographic, Cartographic and Geological factors, A guide to maritime boundary delimitation, Toronto, Canada, The Carswell Company Ltd., 1986
17. Lavelle (Roberto), Not quite a sure thing, The Maritime Areas of Rocks and Low-Tide Elevations under the UN Law of the Sea Convention, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 19, No. 1, 2004
18. 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
19. Limits in the Seas, No. 113, Djibouti-Oman Straight Baseline Claims, Washington, US Department of State, April 22 1992
20. Limits in the Seas, No. 61, Straight baselines: Oman (Hypothetical), Washington, US Department of State, June 4, 1975
21. Lynch (Hugh F.), Freedom of Navigation in the Persian Gulf and the Strait of Hormuz, Security Flashpoints, Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation, Edited by Nordquist (Myron H.) and Moore (John Norton), Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, the

Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1998.

22. Mahmoudi (Said) passage of warships through the strait of Hormuz, Marine policy , Vol. 15 , No. 4, September 1991.

23. McDorman (Ted L.), Regional port state control Agreements: Some issues of International Law, Ocean and coastal Law Journal, Vol. 5, 207, 2000.

24. Oppenheim (L), International law, Lanterpcht H., Vol. 1 , Peace, 10th ed., London, Longman, 1979.

25. Reisman (W. Michael) and Westerman (Gayl. S.), The development of the concept of baseline, Straight baseline in maritime boundry delimitation, New York, USA, St. Martin's Press, 1992.

26. Shaw (Malcom.N.), International Law, fourth edition, Cambridge, U.K., Cambridge University Press, A grotius Publication, 1997.

27. The Law of the Sea, Baselines: National Legislation with Illustrative Maps, New York, U.N., 1989.

28. 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.

29. Vukas (Budislav), Sea Boundary Delimitation and Internal Waters, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah, Edited by Tafsir Malic Ndiaye and Rudiger Wolfrum, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Netherlands, 2007.

الفهرس

5	تقديم
7	مقدمة عمان وقانون البحار
8	أ- المفاهيم الأساسية
8	1 - سلطنة عمان.....
12	2 - قانون البحار.....
15	3 - علاقة عمان بقانون البحار
23	4 - المجالات البحرية
25	ب- أهمية الموضوع والمنهجية المتبعة.....
36	مقدمة المياه الداخلية العمانية
45	الباب الأول: حدود المياه الداخلية العمانية
48	الفصل الأول: حد أدنى الجزر كخط أساس عادي
52	المبحث الأول: المفهوم الطبيعي لحد أدنى الجزر
54	المطلب الأول: المفهوم العام
57	المطلب الثاني: المفهوم المستخدم في عمان
61	المبحث الثاني: المفهوم القانوني لحد أدنى الجزر
62	المطلب الأول: المفهوم في القانون الدولي
65	المطلب الثاني: المفهوم المستخدم في عمان
70	الفصل الثاني: خطوط الأساس المستقيمة

المياه الداخلية العمانية

71	المبحث الأول: إستخدام خطوط الأساس
72	المطلب الأول: في القانون الدولي
75	المطلب الثاني: في سلطنة عمان
90	المبحث الثاني: غموض تشريعي بشأن تعيين حدود بعض أجزاء المياه الداخلية...
91	المطلب الأول: الحدود الداخلية والحدود مع الدول ذات السواحل المتلاصقة
93	الفرع الأول: الحدود الداخلية
96	الفرع الثاني: الحدود مع الدول ذات السواحل المتلاصقة.....
98	المطلب الثاني: غياب ذكر إستخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة ..
102	الفرع الأول: تعيين خط غلق الخلجان
111	الفرع الثاني: تعيين خط غلق الموانئ والمرافئ
117	الباب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية العمانية
120	الفصل الأول: السيادة العمانية على مياهها الداخلية
123	المبحث الأول: السيادة التشريعية والإدارية والقضائية
127	المطلب الأول: ممارسة السيادة على الموانئ والمرافئ
129	الفرع الأول: الموانئ التجارية والصناعية.....
134	الفرع الثاني: موانئ الصيد البحري
136	الفرع الثالث: الموانئ السياحية
137	المطلب الثاني: ممارسة السيادة العمانية على بقية المياه الداخلية
138	الفرع الأول: الموارد الطبيعية
141	الفرع الثاني: الجوانب البيئية
143	الفرع الثالث: تنظيم والإشراف على الملاحة البحرية
146	المبحث الثاني: السيادة على السفن الأجنبية
154	المطلب الأول: السفن التجارية

الفهرس

155	الفرع الأول: الإختصاص المدني
156	الفرع الثاني: الإختصاص الجنائي
162	المطلب الثاني: السفن الحربية
170	الفصل الثاني: القيود على أعمال السيادة
171	المبحث الأول: المرور والدخول إلى الموانئ
172	المطلب الأول: المرور
179	المطلب الثاني: الدخول إلى الموانئ العمانية
188	المبحث الثاني: المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة
192	المطلب الأول: المرور في مضيق هرمز وحول شبه جزيرة مسندم
203	المطلب الثاني: المرور في بقية المياه الداخلية
207	الخاتمة
211	الملاحق: التشريعات العمانية المتعلقة بقانون البحار
226	المصادر والمراجع
226	باللغة العربية
229	باللغة الإنجليزية
233	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 الجساني



ISBN 978-99969-4-214-3

