

## المقدمة

موقع عمان الجغرافي وإتصالها بالبحر جعل البحر بالنسبة لها في غاية الأهمية ومكون أساسي في بنيتها الجغرافية والسياسية والإقتصادية والاجتماعية. إذ تُقدّر مساحة المجالات البحرية العمانية ما يقارب 2,5 من المساحة البرّية لعمان<sup>1</sup>. 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 الجرف القارّي الأقل عن 200 ميل بحري حوالي 72 ألف كيلومتر مربع<sup>2</sup> ويمكن أن تزيد على ذلك ما بين 90 ألف إلى 290 ألف كيلومتر مربع في حال إمتداد الجرف القارّي بما يزيد على 200 ميل بحري من خط الأساس.

عمان تأخذ 40 ميل بحري من قاع البحر مقابل ميل واحد من خط الساحل.

لذلك فإن البحر يعتبر مصدراً مهماً للمعيشة لغالبية سكانها على مدى التاريخ. فأغلب السكان يعيشون على الساحل. وتشكّل المنتجات البحرية ثاني أهم مصدر للدخل بعد النفط بعد أن كان تاريخياً أهم مصدر له. كما أن أغلب الأنشطة الإقتصادية 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

---

<sup>1</sup> البوسعيدي (جمعة بن خلفان)، المياه الإقتصادية والجرف القارّي في سلطنة عمان، مجلة البحرية اليوم، العدد 37، نوفمبر 2002، مسقط، البحرية السلطانية العمانية، ص 41.

<sup>2</sup> الحدود البحرية لسلطنة عمان، الهيئة العامة للمساحة، مسقط، وزارة الدفاع.

المجتمع العماني من قبيل التهريب، والهجرة غير الشرعية، والمخدرات، والقرصنة، والأجواء المناخية الإستثنائية كالأعاصير، الخ.....

تطل عمان على البحر بساحل يبلغ طوله 2680 كم إضافةً إلى سواحل الجزر البالغ طولها 485 كم بما مجموعه 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 وبتواءات صخرية نذكر أهمها من الشمال إلى الجنوب.

فقد عملت عمان على إصدار تشريعاتها المتعلقة بمجالاتها البحرية منذ بداية تكوين الدولة الحديثة في عام 1970 حيث صدر أول تشريع بتاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري والمنطقة المحصورة لصيد الأسماك. ثم تلاه المرسوم 77/44 بتاريخ 1977/6/15 الذي عدل 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 81/15 بتاريخ 1981/2/10<sup>3</sup> حول البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة وهو التشريع الجاري العمل به. ويلاحظ أن أغلب هذه التشريعات صدرت في عامي 1981 و1982 أي قبيل انتهاء مفاوضات دورة المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي توج بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ديسمبر 1982، والتي وقعت عليها عمان في 1983/7/1

---

<sup>3</sup> الصادر بالجريدة الرسمية العُمانية رقم 211 بتاريخ 1981/2/15

أي بعد عام كامل من صدور آخر تشريع عماني يخص المجالات البحرية العُمانية.

ووقعت على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في 1983/7/1 وتقدمت عند التوقيع بإعلانات عن مفهومها لمسألة المرور في المياه الإقليمية العُمانية بما في ذلك المرور في مضيق هرمز<sup>4</sup>.

وصادقت عمان على الاتفاقية في 1989/8/17<sup>5</sup> مع تقديمها لسبعة إعلانات تتعلق بالبحر الإقليمي، مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية العُمانية، مرور السفن النووية عبر البحر الإقليمي العُماني، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، واختيار الإجراءات لتسوية المنازعات.

ثم صادقت على تعديل الجزء الحادي عشر المتعلق بالمنطقة الدولية في 1996/9/28<sup>6</sup>، وأخيراً صادقت على البروتوكول المعني بامتيازات السلطة الدولية لقاع البحار وحصانتها بتاريخ 2003/12/8<sup>7</sup>.

---

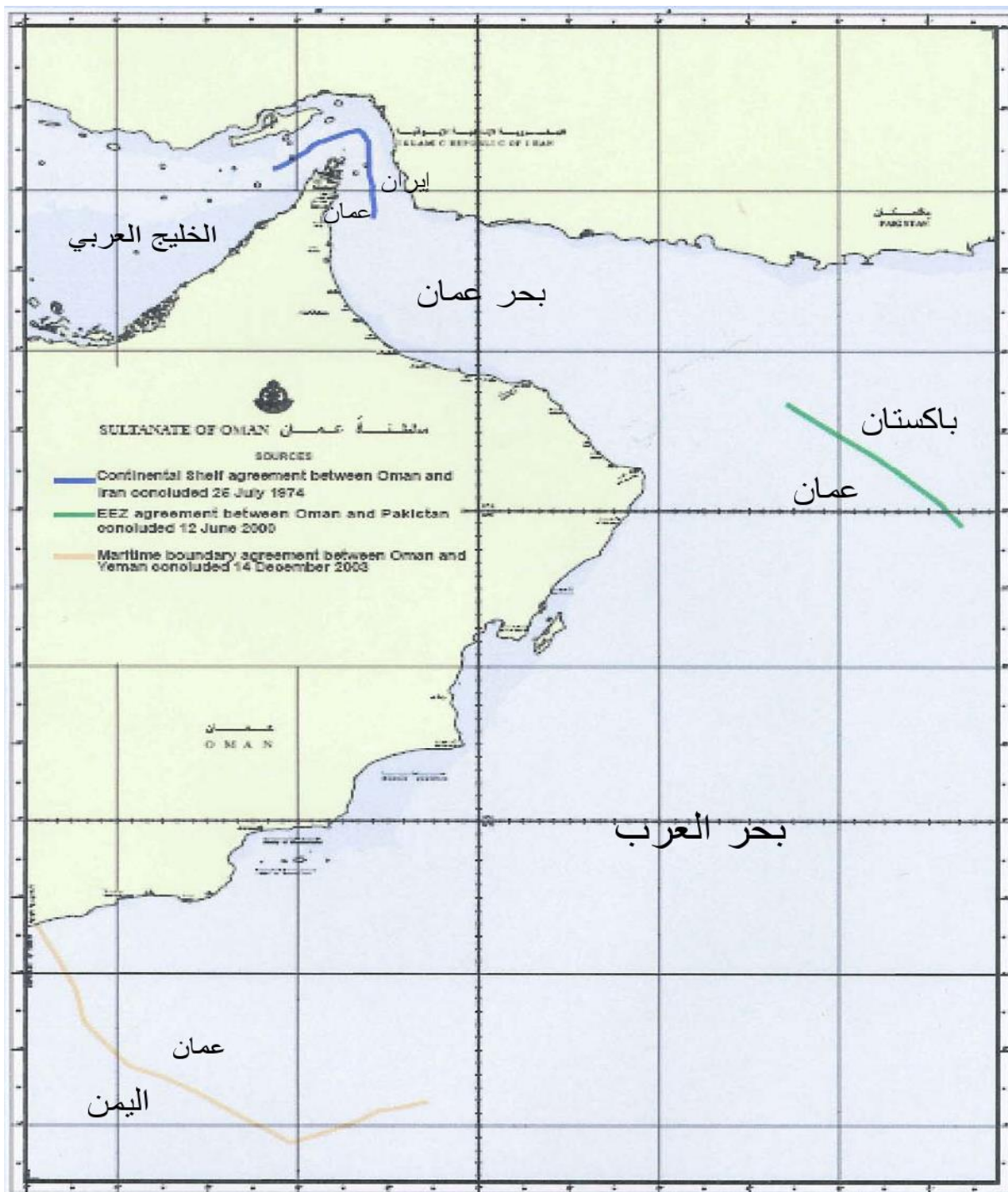
<sup>4</sup> Low of the seas: Declarations or statements with respect to the U.N convention on the Law of the Sea and to the Agreement relating to the implementation of part XI at the U.N. convention on the Law of the Sea, New York, U.N., 1989, p. 74.

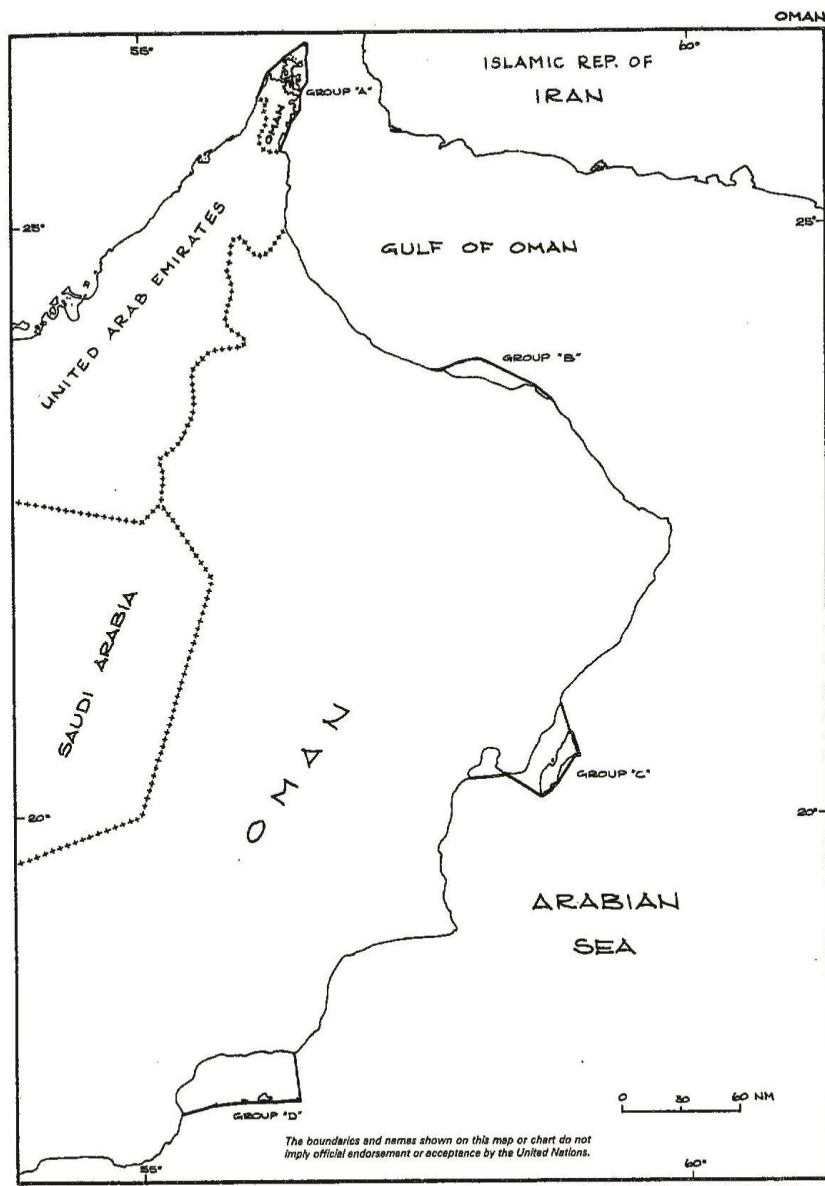
وسيشار للمصدر لاحقاً بـ: Declarations or Statement upon UNCLOS ratification

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> بموجب المرسوم رقم 96/77 بتاريخ 1996/9/28 والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 584 الصادرة في 1996/10/1، ص. 27.

<sup>7</sup> بموجب المرسوم رقم 2003/88 بتاريخ 2003/12/8، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 758 الصادرة بتاريخ 2003/12/15، ص.ص. 42-44.

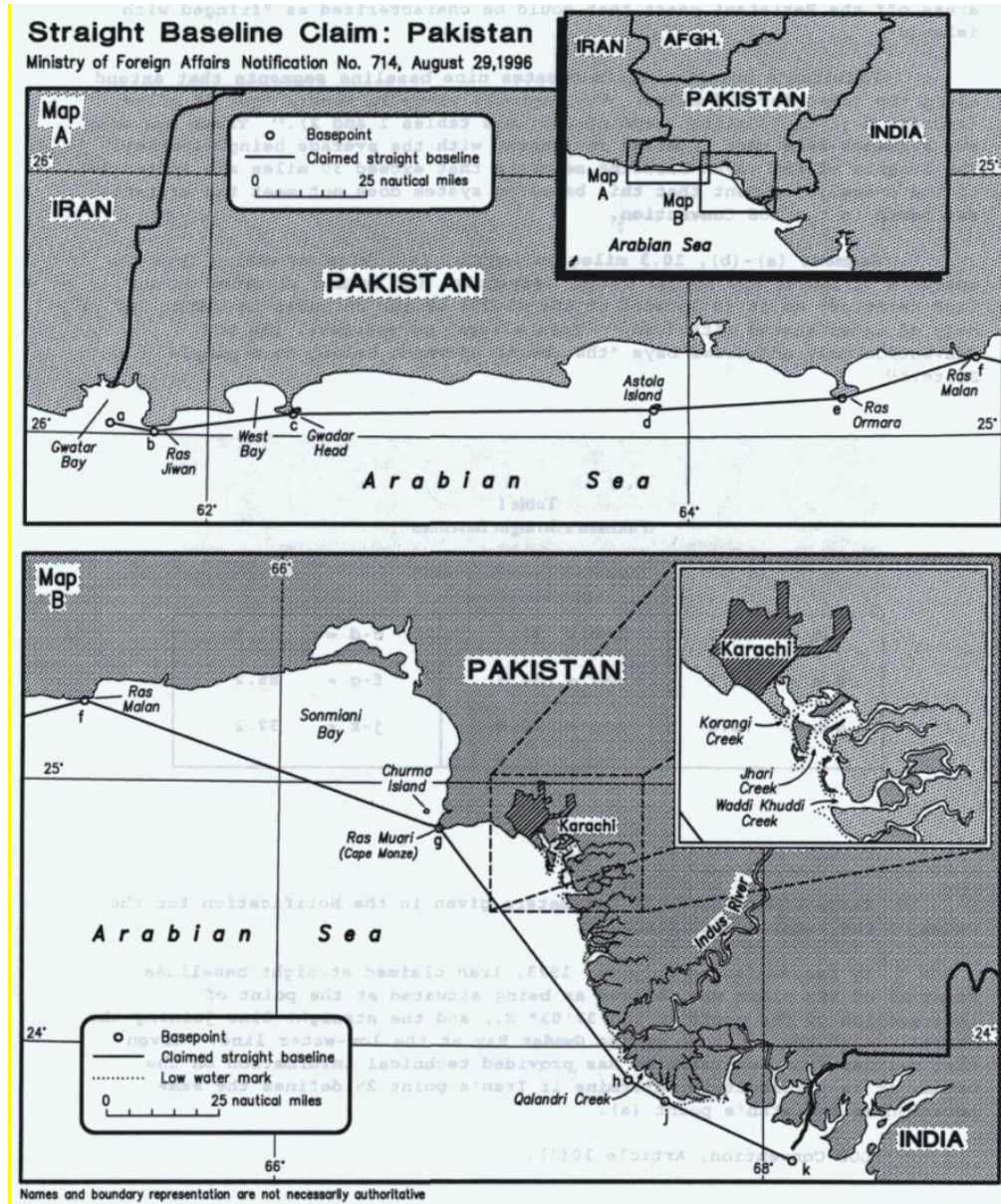




3567.65x

Source: Atlas of the Straight Baselines, part I, edited by S. Franceni, D. Romano and T. Scovazzi (Misa, Giuffrè, 1996).





الشكل: نظام خطوط الأساس المستقيمة على السواحل الباكستانية

(المصدر: 9: Limits in the Seas, No 118, Straight Baseline Claim: Pakistan, p. 9)

ولو دققنا النظر والدراسة في هذا النظام المقام على الساحل الباكستاني لوجدنا أن هذا الساحل يمتد من نقطة الحدود البرية مع إيران إلى خليج Sonmiani في اتجاه من الغرب إلى الشرق وبطول 250 ميلاً بحرياً، ومن هذا الخليج إلى نقطة الحدود مع الهند فإن اتجاه الساحل يتغير قليلاً باتجاه الجنوب ليتجه من الشمال الغربي

إلى الجنوب الشرقي ولمسافة 140 ميلاً بحرياً<sup>8</sup>، إلا أن هذا الاتجاه للشاطئ خاصةً الجزء الأول منه لم ينعكس على مسار تعيين الحدود البحرية مع عمان نتيجة للأخذ سواء كان بالتسعة خطوط أساس المستقيمة الناشئة عن هذا النظام أو الإكتفاء بالرؤوس البرية على الساحل الباكستاني والتي أقيمت عليها هذه الخطوط وأهمها كل من رأس Pansi و Ormarag و Jiwani Nuh بالإضافة إلى صخرة Sail Rock<sup>9</sup>. وهذه الصخرة هي التي أقيمت عليها النقطة (D) من نظام خطوط الأساس المستقيمة الباكستانية وهي في نفس الوقت نقطة أساس على الساحل الباكستاني لإتفاقية تعيين المنطقة الإقتصادية الخالصة بين البلدين.

ونتيجةً لذلك فإن طول خط التعيين الناتج عن الإتفاقية كان أقل من 37% من مجموع أطوال خطوط الأساس المستقيمة وذلك إذا قسمنا 146 ميلاً بحرياً وهو طول خط التعيين على 396 وهو مجموع أطوال خطوط الأساس. يُضاف إلى ذلك أن مجموع أطوال خطوط الأساس هذه بها إختصار كبير لطول الساحل الباكستاني من الحدود مع إيران إلى الحدود مع الهند.

وكذلك فإن متوسط الطول بين النقاط التسع الناشئة عن الإتفاقية هو 16.222 ميلاً بحرياً وذلك إذا قسمنا طول الخط البالغ 146 على تسع نقاط حدودية. ومقارنة ذلك بإتفاقيات تعيين الحدود مع الدولة المتقابلة سواحلها مع السواحل العمانية وهي إيران لوجدنا أن متوسط الطول بين النقاط في إتفاقية الجرف القاري لعام 1974 هي 125 طول خط التعيين على 22 نقطة حدودية بمسافة تمتد لـ 5.68 أميال بحرية، أما في إتفاقية الحدود البحرية لعام 2015 فإن 250 ميلاً بحرياً مجموع طول خط التعيين على 25 نقطة بمتوسط 10 أميال بين النقطة والأخرى.

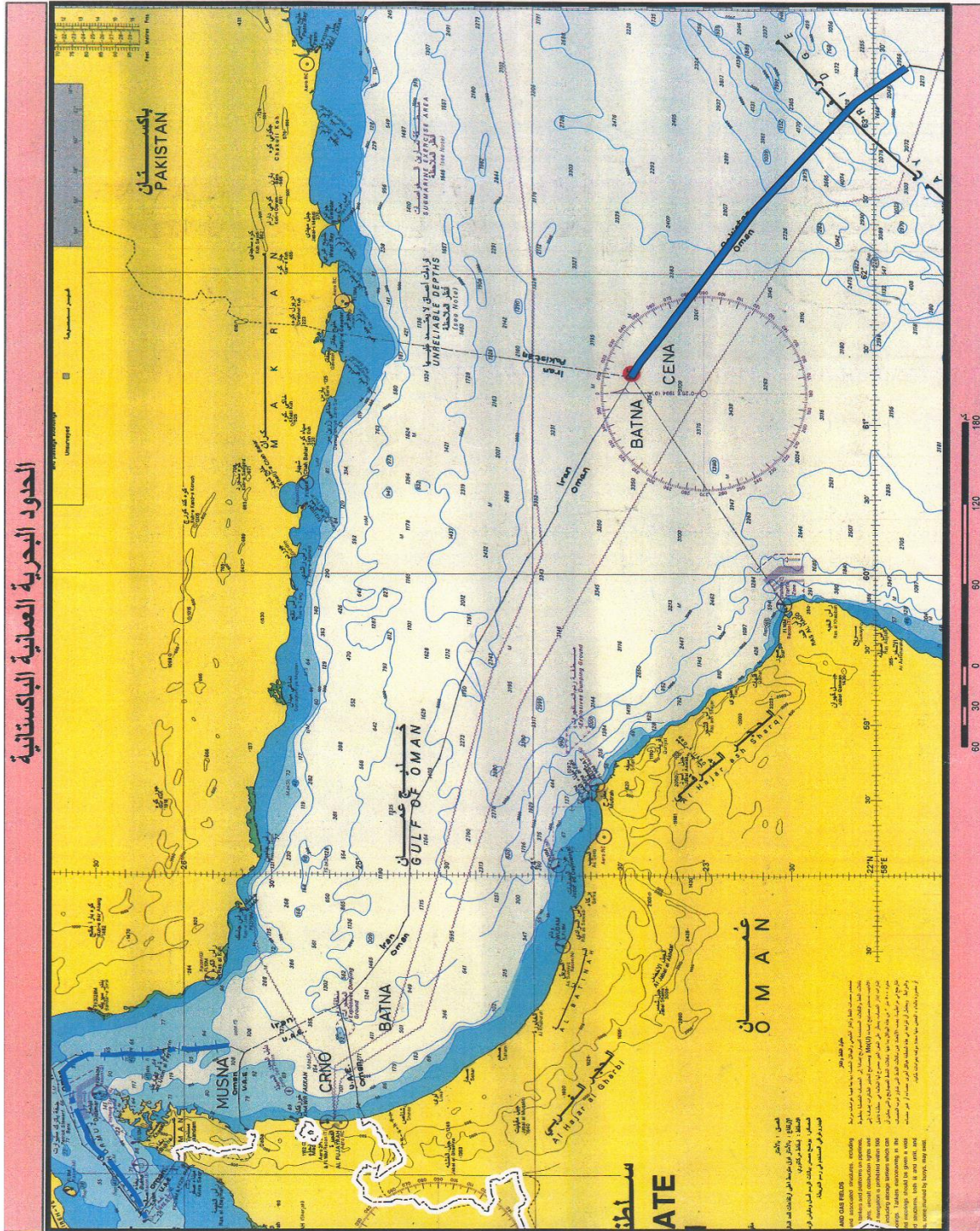
<sup>8</sup> Ibid, p.4.

<sup>9</sup> International Maritime Boundaries, Vol. IV, op.cit., p.p. 2811-2812

إن طول المسافة بين النقاط في خط التعيين مع باكستان كان سببه الإكتفاء بتسع نقاط وهي الرؤوس البرّية البارزة على الساحل الباكستاني كنقاط إرتكاز للتعيين مما جعل خط تعيين الحدود الناتج عن إتفاقية 2000 مع باكستان لا يعكس الشكل الحقيقي للساحل الباكستاني، وإن كان يعكس بالمقابل شكل الساحل العماني



## الحدود البحرية العمانية الباكستانية



خارطة توضح مسار خط تعيين الحدود البحرية العمانية الباكستانية

(المصدر: [www.treaties.un.org](http://www.treaties.un.org))

**الغباب التشريعي:**

- ففي التشريع العُماني لا وجود لقانون عام واضح ينظم حدود المياه الداخلية من جهة البر. كما أنه أغفل المنطقة ما بين حدّ أعلى المد وأدناه من التنظيم، فليس هنالك قوانين تحدّد - طبيعة هذا الشريط ووجوده باستثناء ما ورد في لائحة تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية. فقد عرفت اللائحة المذكورة البيئة البحرية بأنها: "منطقة الساحل الممتدة من خط أعلى مد البحر وحتى الحدود البحرية الإقليمية للسلطنة"<sup>10</sup>. ومن هذا التعريف يتضح أن المنطقة بين حدّ أعلى المد وحدّ أدنى الجزر تعامل بيئياً على أنها منطقة بحرية. كما لا يوجد في القانون العُماني ما يشير إلى تنظيم منطقة الساحل وتحديد طبيعته القانونية وهو ساحل متسع وطويل، باستثناء القرار الصادر عن اللجنة العليا لتخطيط المدن بشأن القواعد المنظمة لتحديد إحرامات شواطئ البحر.
- استخدام تطبيق خطوط الأساس المستقيمة:
  - المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر (الضاح).
  - المادة 13 من اتفاقية 1982.
  - غلق الخلجان. المادة 10 من اتفاقية 1982.
- وقد يكون من المناسب لو استخدام خط غلق الخليج بناءً على المادة 10 من الاتفاقية لغلق هذا الخليج بدلاً من غلقه كجزء من نظام خطوط الأساس 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 اتفاقية 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

<sup>10</sup> المادة 1 من اللائحة الصادرة بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 159/2005 بتاريخ 2005/6/19.

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 مدركة، ومن هذا الرأس إلى جزيرة القبلية في جزر الحلانيات ليلاقى 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 البرّي عند المغسيل القريبة من الحدود اليمنية.

- تعيين خط غلق الموانئ. المادة 11 من اتفاقية 1982.
- إن عدم الإشارة إلى خط الأساس المواجه للموانئ والمرافئ في التشريع العُماني يحتاج إلى تدارك في أي قانون لاحق، ويتطلب تأكيده حتى لو كانت بعض الدول الأخرى لم تشر إليه في قوانينها مثل تونس<sup>11</sup>. 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 فيقاس (خط الأساس) بخطوط ترسم محاذاة الطرف المواجه للبحر من المنشآت الأكثر بروزاً للمنشآت الميناء أو المرفأ....."<sup>12</sup>. 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) خطوط ترسم على طول الجانب المواجهة للبحر من المنشآت الأكثر بعداً أو بروزاً من منشآت الميناء أو المرفأ....."<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> أنظر: قانون رقم 49 لسنة 1973 المؤرخ في 1973/8/2 المتعلق بتحديد المياه الإقليمية التونسية.

<sup>12</sup> والقانون منشور في:

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

<sup>13</sup> : الجريدة الرسمية اليمنية، العدد السابع لعام 1991، صنعاء، اليمن، وزارة الشؤون القانونية، الصادر بتاريخ 1991/4/15، ص.ص. 51-58.



- تخلو القوانين الوطنية العمانية من أي تنظيم لهذه المنطقة المتاخمة. ما عدا إعلانها عن إنشاء المنطقة المتاخمة لديها عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث جاء في الإعلان الرابع عند إيداع وثائق التصديق على الإتفاقية في 1989/8/17.

وهو الأمر الذي لابد من تفاديه خاصةً أن هذه المنطقة يمكن أن يقال عنها أنها من أهم المناطق للحماية المالية والإقتصادية والإجتماعية خاصةً لدولة مثل عمان. فلها في هذه المنطقة سلطة وقائية من أجل منع الإخلال بأنظمتها وقوانينها الجمركية والضريبية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

- عدم تنظيم إقامة وإستعمال الجزر الإصطناعية.
- عدم تنظيم وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة.
- عدم تنظيم إقامة المنصات الثابتة في الجرف القاري

### ملخص:

1- وهنا يمكن الإشارة إلى أن التشريع العُماني في إستخدام هذه الطريقة في تعيين الحدود الخارجية للمياه الداخلية يعتريه نقص، حيث أهمل الإشارة إلى جواز إستخدام حدّ أدنى الجزر في المرتفعات التي تنحصر عنها المياه في وقت الجزر كخط أساس عادي أو خط أساس مستقيم لقياس عرض البحر الإقليمي. إضافة إلى غياب الإشارة في القوانين العُمانية لذكر ما يتعلق بإستخدام التطبيقات الخاصة لخطوط الأساس المستقيمة لتحديد المياه الداخلية العُمانية مثل:

- أ- تعيين خط غلق الخلجان.
- ب- تعيين خط غلق الموانئ والمرافئ

## استغلال الثروات الطبيعية:

لعمان وحدها حق استغلال موارد ثروات بحرهما الإقليمي، وكذلك الاستفادة من طاقاته المختلفة مثل طاقة الأمواج والرياح كما لها حق استخراج التراث والآثار الموجودة في قاعه كما خولها القانون الدولي.

## البيئة:

أصدرت الحكومة العُمانية ومن قبيل اختصاصها السيادي عدداً من القوانين واللوائح الوطنية مثل قانون: "مراقبة التلوث البحري"<sup>14</sup>. وقانون "حماية البيئة ومكافحة التلوث"<sup>15</sup> ولائحة "إعادة إستخدام مياه الصرف وتصريفها"<sup>16</sup>. ولائحة "تصاريح إدارة البيئة البحرية"<sup>17</sup> ولائحة "تصريف المخلفات السائلة في البيئة البحرية"<sup>18</sup> 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 اتفاقية عرفت 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.

<sup>14</sup>. الصادر بالمرسوم 74/34 بتاريخ 1974/8/3

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

<sup>16</sup> الصادرة بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 93/145 وتعديلها بالقرار 2002/55.

<sup>17</sup> الصادر بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 39 / 2004 بتاريخ 2004/3/15.

<sup>18</sup> الصادرة بقرار وزير البلديات الإقليمية والبيئة وموارد المياه رقم 159/2005 بتاريخ 2005/6/19.

كما قامت بالإنضمام إلى العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث مثل بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر في البر<sup>19</sup>.

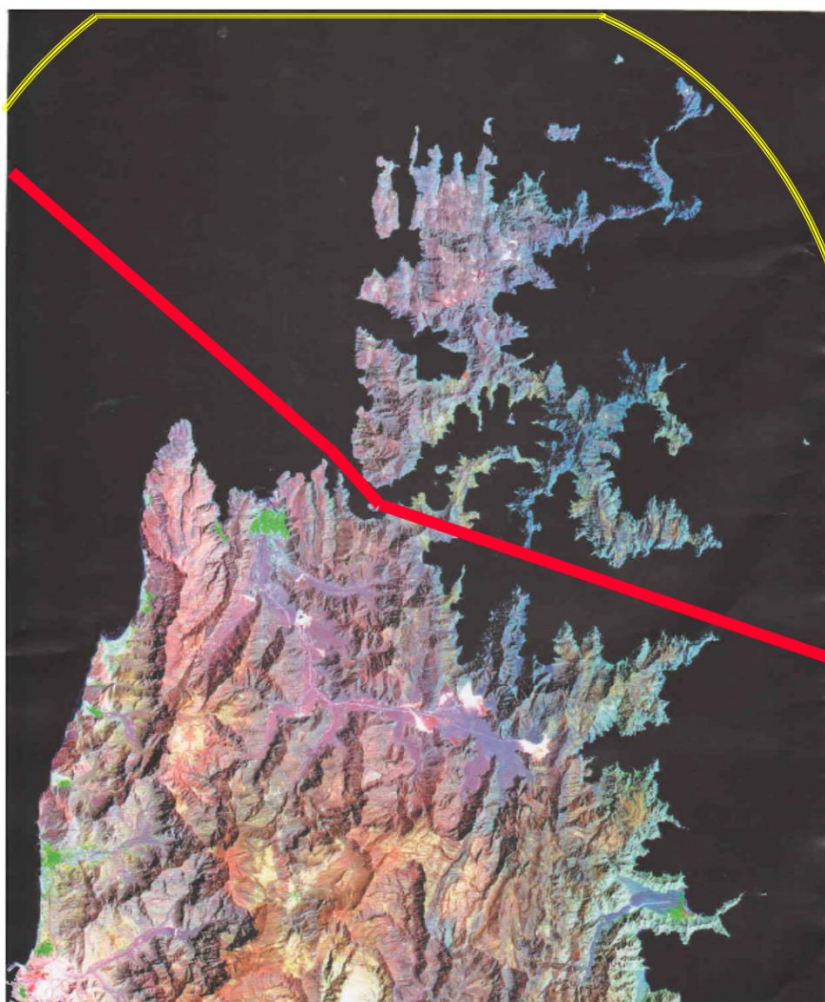
وإذا كان استغلال الثروات يرتبط بالإستخراج والاستفادة من شي مادي ملموس مثل الأسماك والأحياء البحرية المختلفة والمعادن والنفط والغاز فإن في الجانب الحمائي والوقائي فالأمر يختلف فهو يتطلب التعامل مع رهان غير محدد شكله أو وقته أو كيفية حدوثه، وبالتالي لابد من الإعداد التشريعي والنظري له مسبقاً لمواجهة عند حدوثه. لذلك يتم استخدام نوعين من الحماية، حماية وقائية وحماية زجرية.

---

<sup>19</sup> المرسوم رقم 91/90 بتاريخ 1991/11/10، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 467 الصادرة بتاريخ 1991/11/16، ص. 5.







يبقى لابد من الاشارة إلى أن هذه المياه الداخلية العُمانية في المضيق يمكن أن تكون ذات أهمية استراتيجية 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<sup>20</sup> (انظر الشكل المرفق).

<sup>20</sup> انظر: 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:

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 العُماني في الخليج العربي فإن الممرات البحرية ستقترب من الحدود البحرية للجزر الإماراتية المتنازع عليها مع إيران وهي جزر أبو موسى وطمب الكبرى وطمب الصغرى.

ومن جانب آخر فإنها ستزيد من الأهمية الاستراتيجية للمياه الداخلية العُمانية في شبه جزيرة مسندم، وسيصبح هنالك مساران للمرور من وإلى الخليج العربي وبحر عمان أحدهما الممر الحالي والذي يقع شمال جزيرة سلامة العُمانية وسط المضيق في البحر الإقليمي العُماني، والآخر من خلال القناة المقترحة والتي تمر بالمياه الداخلية العُمانية والبر العُماني. 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.

2- إن المياه الداخلية العُمانية في مضيق هرمز لها وضع يختلف عن بقية المياه الداخلية العُمانية وتجاذب السيادة حولها كبير، وذلك نظراً لأن لمضيق هرمز أهمية استراتيجية وإقتصادية كبيرة لعمان ولمستخدمي المضيق الآخرين في أكثر من جانب: أ- تشير بعض الدراسات إلى أنه يمكن شق قناة ملاحية تربط خور الحبلين على خليج عمان بخور شام على الخليج العربي

عبر شبه جزيرة مسندم وتعبر هذه المياه لتكون مدخل آخر للخليج العربي مع مضيق هرمز خاصة في الحالات الطارئة. ب- بالنسبة لأهميته العالمية فقد إحتجت الولايات المتحدة الأمريكية على نظام خطوط الأساس المستقيمة العُمانية بدعوى عدم قانونيتها، وقد رأينا أن الإحتجاج الأمريكي يدخل في إطار تجاذب السيادة بين عمان وبين الدول الأخرى وله دواعي استراتيجية أمريكية أكثر منها قانونية، فهو أتى بعد تسع أعوام من الإعلان عن هذا النظام. ج- أما بالنسبة لأهميته الإقليمية فإن الإعلان رقم 4 المقدم من المملكة العربية السعودية عند تصديقها على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كما ناقشنا ذلك يقصد به هذه المياه والجزر حولها كما يقصد به الجزر الإماراتية المتنازع على السيادة عليها مع إيران في مدخل الخليج وهي جزر طمب الكبرى وطمب الصغرى، وأبو موسى.

3- يلاحظ أن آخر القوانين العُمانية الخاصة بتطبيق قانون البحار صدرت عامي 1981 و 1982 أي قبل إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تم التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982، ووقعت عليها عمان في 1983/7/1 أي بعد عام من صدور آخر مرسوم يخص قانون البحار. ورغم مصادقة عمان على هذه الاتفاقية 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 واتفاقية الأمم المتحدة المذكورة. فعلى سبيل المثال ما يخص المرور في المياه الداخلية. فحسب المادة 8 (2) من الاتفاقية فإن المرور في المياه الداخلية المحددة بخطوط أساس مستقيمة يطبق عليها المرور البرئ، بينما لم يفصل التشريع الوطني العُماني المرور في هذه المياه عن بقية المياه

الداخلية الأخرى ولا يسمح بالمرور البرى فيها. إضافة 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 يعتبر انتقاصاً من سيادة عمان على مياهها الداخلية. وبالتالي لابد من إصدار قوانين حديثة توائم بين القانون الوطني العُماني والقانون الدولي بما يتوافق مع المصلحة الوطنية العُمانية.

4- وتبقى مسألة المرور في البحر الإقليمي العماني مسألة

جوهرية ومن أهم القضايا به والتي سيتم مناقشتها في كامل ثنايا هذا الكتاب بسبب وجود مضيق هرمز. وهذه المسألة مهمة ليس فقط بالنسبة لعمان، صاحبة الشأن الأول، لكنها للدول الأخرى سواء الإقليمية المطلة على سواحل الخليج العربي أو الدول الأخرى خاصة الدول الكبرى.

وتتجلى في مسألة المرور هذه أوضح صور تجاذب السيادة بين عمان وغيرها من الدول وكذلك مختلف أشخاص القانون الدولي كالمنظمات الدولية. وفي التعامل مع المرور في المضيق تختلط وتتشابك القضايا القانونية مع السياسية وتختلف في الممارسة العملية النظرية لدرجة، كما سنرى، تصبح المسائل غير مفهومة بالمنطق القانوني وحده، ولابد من البحث عن السبب الحقيقي خلف إستخدام المبررات القانونية أو غيرها ألا وهو تضارب المصالح الوطنية لهذه الدول المستخدمة للمضيق.

تعتمد مسألة المرور في البحر الإقليمي العماني بناءً على تقسيم جغرافي أو مكاني بين المرور في البحر الإقليمي خارج مضيق هرمز وهو كغيره من البحار الإقليمية وينطبق عليه مبدأ

المرور البرئ، والمرور داخل أو خلال مضيق هرمز وهذا ما تختلف وتتصادم حوله الرؤى القانونية والمصالح السياسية. فبالنسبة لمرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي العماني خارج مضيق هرمز فهو كغيره من البحار الإقليمية للدول الساحلية الأخرى ينطبق عليه المرور البرئ حسب القانون الدولي عرفاً وما جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وكذلك في القانون الوطني العماني بناء على المرسوم 81/15 بتاريخ 1981/2/10 وغيره من القوانين. وتتعامل عمان مع المرور البرئ، سواء كان ذلك خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وتقديمها لإعلان يلخص المرور البرئ في البحر الإقليمي عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو من خلال قوانينها الوطنية يتضح منه رغبتها في تقليص أثر ذلك على أمنها وسيادتها إلى أقل درجة ممكنة تسمح بها الظروف القانونية والسياسية، فهي تطلب تصريح مسبق لمرور السفن العسكرية الأجنبية والسفن النووية أو التي تحمل شحنات خطيرة.

وهذا ما دعا الولايات المتحدة الأمريكية لتقديم احتجاجاً رسمياً لدى الحكومة العمانية كما سنرى عند تناولنا لهذا الموضوع. أما بالنسبة للمرور داخل مضيق هرمز فيتضح عدم تجانس القوانين الوطنية العمانية التي تؤكد على حق المرور البرئ على كامل بحرها الإقليمي دون تمييز بين المرور في البحر الإقليمي العادي والبحر الإقليمي المشكل لمضيق هرمز. بينما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جاءت بمبدأ حق المرور العابر بالنسبة للمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية سواء كانت داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية أو لا.

وكانت الموافقة على هذا النوع من المرور هو أحد بنود ما يطلق عليه الصفقة بحيث توافق الدول الكبرى على توسيع البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً وبإستحداث المنطقة الإقتصادية الخالصة مقابل إقرار مبدأ المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

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

وداخل هذا التقسيم المكاني في البحر الإقليمي العماني المشكل لمضيق هرمز، فهناك تقسيم مكاني آخر وهو مناطق مسارات فصل المرور، والتي أنشأتها المنظمة البحرية الدولية IMO بالتعاون مع الحكومة العمانية وذلك لتنظيم عملية المرور في المنطقة الأضيق وسط المضيق. وتتكون هذه المسارات من مسار داخل من بحر عمان للخليج العربي شمالاً وبعرض ميلين بحريين، ومسار خارج من الخليج العربي إلى بحر عمان في الجنوب وبعرض ميلين بحريين أيضاً وبينهما فاصل أمني بعرض ميل بحري واحد. والمرور خلال هذه المسارات يتبع قواعد معينة أكثر تحديداً مثل المرور خلالها فقط في الإتجاه المحدد وعدم الدخول لها والخروج منها إلا في حالات الطوارئ. وكأن المرور في هذا الجزء يتضمن نوعين من المرور وهما المرور العابر والمرور ضمن فصل المسارات بالإضافة إلى النوع الأول وهو المرور البرئ المطبق على البحر الإقليمي خارج المضيق.



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

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

أما من الناحية الواقعية فإن عمان وإن كانت لم تشر إلى المرور العابر في المضيق في قوانينها الوطنية فإنها من الناحية الفعلية أو الواقعية تطبق مقتضياته، فلم يسبق أن مارست عمان أي تصرف يخالف ذلك أو أن تطلب أي تصريح مسبق لمرور المضيق.

ما تقدم هو عبارة عن الجانب القانوني فيما يتعلق بمسألة المرور في مضيق هرمز لكن يبقى المضيق محط أنظار وإهتمام محلي وإقليمي ودولي وتتشابك فيه القضايا القانونية والإستراتيجية والسياسية والعسكرية والمصالح لكثير من الأطراف.

فإيران وهي الدولة المشاطئة الأخرى للمضيق تستخدم الجوانب القانونية وغيرها في تعزيز مسالحتها وسيادتها تجاه مصالح الدول الأخرى فيه. فقد أقامت نظام خطوط أساس مستقيمة حول الجزر والرؤوس البرية المحيطة بالمضيق من جانبها وأخضعت هذه المياه لطونها مياه داخلية أو بحر إقليمي لسلطتها القانونية، وهي تستخدم المضيق في الصراع مع دول الخليج والدول العربية الأخرى خاصة فيما يتعلق بالملف النووي الإيراني.

وعلى الصعيد الإقليمي فإن المملكة العربية السعودية عند تصديقها على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تقدمت ببعض الإعلانات وكان الإعلان رقم 4 منها ينص على أن تطبيق نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ينطبق أيضاً على الملاحة فيما بين الجزر القريبة من هذه المضائق أو المرتبطة بها، خصوصاً في حال ما تكون الممرات البحرية المستخدمة في الدخول على المضي أو الخروج منه، والمحددة من قبل المنظمة الدولية المختصة، تقع على مقربة من هذه الجزر<sup>21</sup>.

وهذا الإعلان يقصد به المياه بين الجزر العمانية في المضيق. كما يقصد به الجزر الإماراتية المختلفة من قبل إيران وهي جزر طمب الكبرى، وطمب الصغرى، وأبو مرس.

أما على المستوى الدولي فإن الولايات المتحدة الأمريكية إحتجت لدى الحكومة العمانية<sup>22</sup> على نظام خطوط الأساس المستقيمة العمانية ومنها النظام المقام على الجزر العمانية

<sup>21</sup> Declaration of Statement Upon UNCLOS ratification, p. 62

<sup>22</sup> قدم الإحتجاج بمذكرة دبلوماسية رقم 606 بتاريخ 1991/8/12. انظر:

في المضيق، كما قدمت إحتجاجاً آخر على الموقف العماني من طلب التصريح الدبلوماسي المسبق للسفن والقطع العسكرية للمرور في البحر الإقليمي العماني. وهي كذلك تصر على تطبيق نظام المرور العابر على المرور في مضيق هرمز رغم أنها ليست عضو في إتفاقية ولم تصادق عليها بعد، وهذا يعيدنا إلى ما تم ذكره في بداية الحديث عن مسألة التعامل مع المرور في مضيق هرمز بحيث تختلط القضايا القانونية بالسياسية ويختلف التطبيق عن النظري بهدف تحقيق المصالح الوطنية للدول.

فعمان وهي دولة عضو في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لا تطبق في قوانينها مقتضيات هذه الإتفاقية المتمثلة في تطبيق نظام المرور العابر الذي جاءت به. وهي تطبق العرف الدولي ومقتضيات إتفاقية جنيف لعام 1958 في ذلك. بينما الولايات المتحدة الأمريكية، وهي دولة ليست عضو في هذه الإتفاقية، تصر على تطبيق نظام المرور العابر الذي جاءت به وليس العرف الدولي.

5- والسؤال الذي يطرح نفسه أي من النظامين أولى بالتطبيق على الملاحة والمرور في المضيق ؟  
وهنا يجب ان ينظر الى الموضوع من عدة اعتبارات أهمها اعتبار سيطرة و سيادة عمان على المضيق القانونية ومن ناحية الوضع الجيوستراتيجي للمضيق ومن ثم اعتبار الممارسة الفعلية للمرور في المضيق.

فمن الناحية القانونية فإنه بمصادقة عمان على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ودخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ فإن مقتضياتها حول المضائق أصبحت واجبة التطبيق

على مضيق هرمز<sup>23</sup>، وبالتالي تطبيق نظام المرور العابر عليه . لكن من ناحية أخرى فإن القوانين العمانية خاصة عند إعلانها متجانسة مع الإعلانات العمانية التي قدمتها بخصوص المرور في البحر الإقليمي عند توقيعها وتصديقها على الإتفاقية وان كانت إتفاقية 1982 لم تعطي الحق في التحفظات حسب المادة 310 بعكس إتفاقية فينا لقانون المعاهدات لعام 1969، لكنها أعطت إمكانية التصريح بإعلانات حسب المادة 309، هذا من جانب كما أنّ قوانينها عند إصدارها متماشية مع القانون الدولي العرفي المتمثل في إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كارفو عام 1949 من جانب آخر.

وبالتالي هنالك قاعدتان مختلفتان تحكمان المرور في المضيق: قاعدة عرفية قائمة وقاعدة تعاقدية مكتوبة، وعند التمعن في وضع المرور في المضيق وتطبيقه على دولتين كل منها تتمسك بأحقية تطبيق العرف أو القانون يظهر الأمر كالتالي : عمان وهي دولة عضو في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قوانينها تنص على تطبيق القانون العرفي وهو المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على المرور في مضيق هرمز وليس نظام المرور العابر الذي أتت به الإتفاقية.

بينما الولايات المتحدة، وهي دولة ليست عضو في إتفاقية عام 1982، تطالب بتطبيق القانون الإتفاقي الوارد في الإتفاقية وهو نظام المرور العابر<sup>24</sup> وليس تطبيق القانون العرفي وبالتالي فإن عمان في تطبيقها النظام العرفي المتمثل في المرور البريء الذي لا يجوز وقفه لا تكون فاقده للجانب القانوني كما قال البعض<sup>25</sup> خاصة في وقت صدور قوانينها عام 1981 – 1982،

---

<sup>23</sup> الضحّاك ، نظره حول الوضع القانوني لمضيق هرمز ، م. س. ، ص 214 .

<sup>24</sup> تصر الولايات المتحدة على ممارسة حق المرور العابر في المضيق من الساحل الى الساحل بما في ذلك المياه المؤدية إليه ، انظر في ذلك :

Charles, op. cit., p. 351.

<sup>25</sup> Mahmoudi, op. cit., p. 348.

أكثر من دولة تطالب بتطبيق نظام تعاقدى هي ليست طرفاً فيه.

أما من الناحية الجيوسياسية والجيواستراتيجية فإن حساسية المضيق على المستوى الدولي وتعارض السياسات حوله وتنازع المصالح بشأنه جعل المضيق نقطة تعيش الأزمات والحروب فقد عاش فترة عدم استقرار منذ نهاية السبعينات من القرن العشرين، بداية الإحتلال السوفيتي لأفغانستان عام 1979، وقيام الثورة الإيرانية وعداوتها للدول الغربية، وقيام الحرب العراقية الإيرانية وما رافق ذلك من أثار عليه مثل ما يطلق عليه حرب الناقلات وتلغيمه، مروراً بحرب الخليج الأولى والحصار على العراق<sup>26</sup>، وحرب الخليج الثانية وانتهاءً بإستخدام المضيق سلاحاً في الصراع على المصالح الإقليمية والدولية . وبما أن الأمر كذلك فإنه لابد لعمان أن تضمن أمنها وسلامتها ولا يكون ذلك إلا بمحاولة تطبيق نظام المرور الذي يساعدها على ذلك أكثر من غيره وهو نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه مقارنة بنظام المرور العابر وذلك بإستغلال الطرق القانونية الممكنة.

ومن ناحية إعتبار الممارسة الفعلية للمرور في مضيق هرمز فإن عمان بغض النظر عن الموقف القانوني، فإنها لا تستطيع أن تقف في وجه الدول البحرية الكبرى خاصة إن الولايات المتحدة الأمريكية احتجت على الإعلان العماني عند التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة بطلب تصريح لمرور السفن العسكرية خلال بحرها الإقليمي<sup>27</sup> وبالتأكيد البحر الإقليمي العماني المشكل لمضيق هرمز هو المقصود. وكما أن بعض المسؤولين العمانيين صرحوا بأن عمان لا تفرض التصريح المسبق على السفن العسكرية العابرة لمضيق هرمز<sup>28</sup>. لذلك

<sup>26</sup> لمزيد من التفاصيل عن هذه الحوادث التي مرت على المضيق ، انظر ، العيساني (علي بن أحمد)، م.س.

<sup>27</sup> الاحتجاج الأمريكي ورد بذاكرة من السفارة الأمريكية في مسقط بتاريخ 1991/8/12. أنظر :

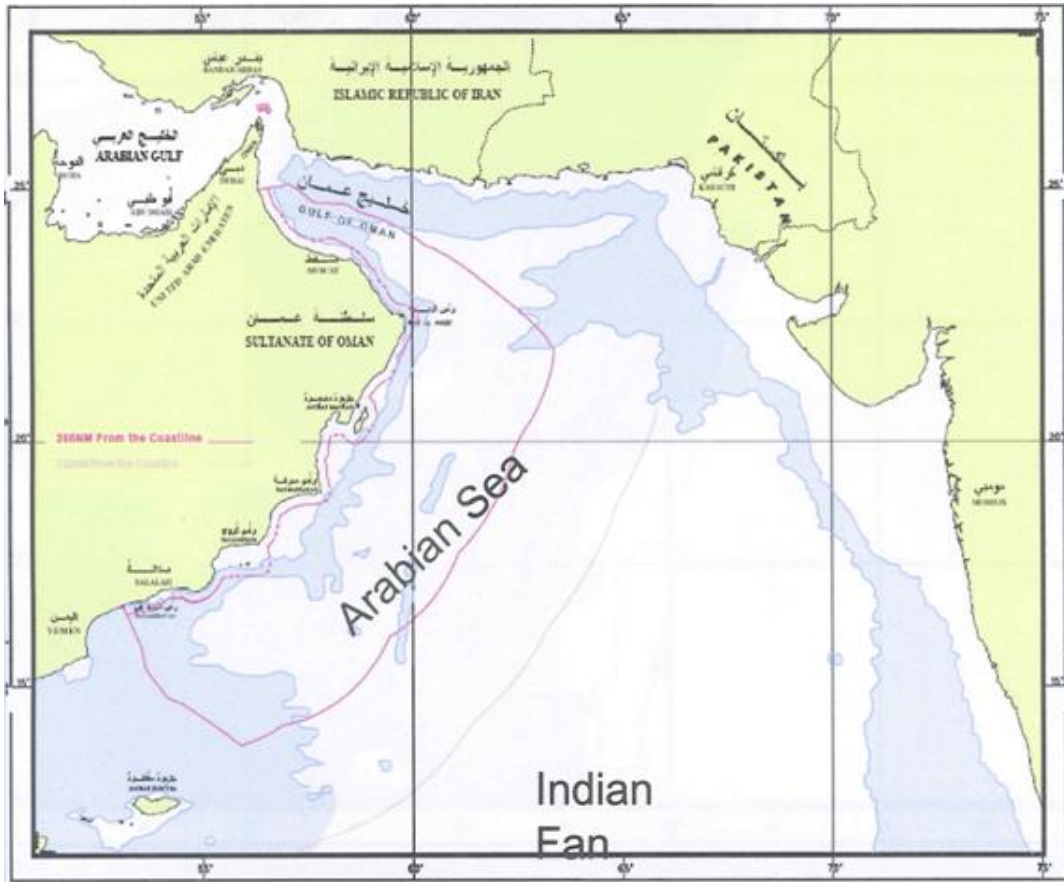
Limits in the Seas, No. 113, op. cit., p. 6

<sup>28</sup> Mahmoudi, op. cit., footnote 43, p. 346

يمكن الاستنتاج أن عمان في ممارسة سيادتها وسيطرتها على المضيق تأخذ بالأمر الواقع، فإذا كانت لم تشر في قوانينها الوطنية إلى المرور العابر في المضيق إلا إنها من الناحية الفعلية تطبق مقتضياته.

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





الشكل: المنطقة الإقتصادية الخالصة في سلطنة عمان

(المصدر: (Sultanate of Oman Continental Shelf Extension Document to UNCLOS, p. 5

(لا يعتد بهذه الخارطة بالنسبة للحدود الدولية)

إن مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس في سلطنة عمان تشتمل في نفس الوقت على ثلاث مناطق بحرية هي: منطقة الصيد الخاصة، والمنطقة الإقتصادية الخالصة، والمنطقة البيئية الخاصة. وهذه المناطق إن كانت بنفس العرض ولا تختلف من ناحية تعيين الإطار المكاني لكلٍ منها، إلا أنها تختلف من ناحية القانون الذي يحكمها. فمنطقة الصيد الخاصة يحكمها القانون العام الداخلي للدولة الساحلية، وهنا عمان، أما المنطقة الإقتصادية الخالصة فيحكمها القانون الدولي للبحار، و المنطقة البيئية الخاصة يحكمها القانون الدولي البيئي. كما تختلف كلٍ منها في نظامها القانوني

قامت عمان بإيداع طلبها الأولي بتمديد حدود جرفها القاري إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري لدى الأمين العام للأمم المتحدة في 2009/4/15<sup>29</sup>. تبعته بإيداع طلبها إلى لجنة حدود الجرف القاري للأمم المتحدة في 26 أكتوبر 2017 بناء على الفقرة 8 من المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقد أدرجت اللجنة الطلب العماني في جدول إجتماع الدورة 46 للجنة المنعقدة خلال الفترة من يناير- مارس 2018 المنعقدة في نيويورك.

---

<sup>29</sup> Sultanate of Oman Continental Shelf Extension Document to UNCLCS, 15/04/2009.

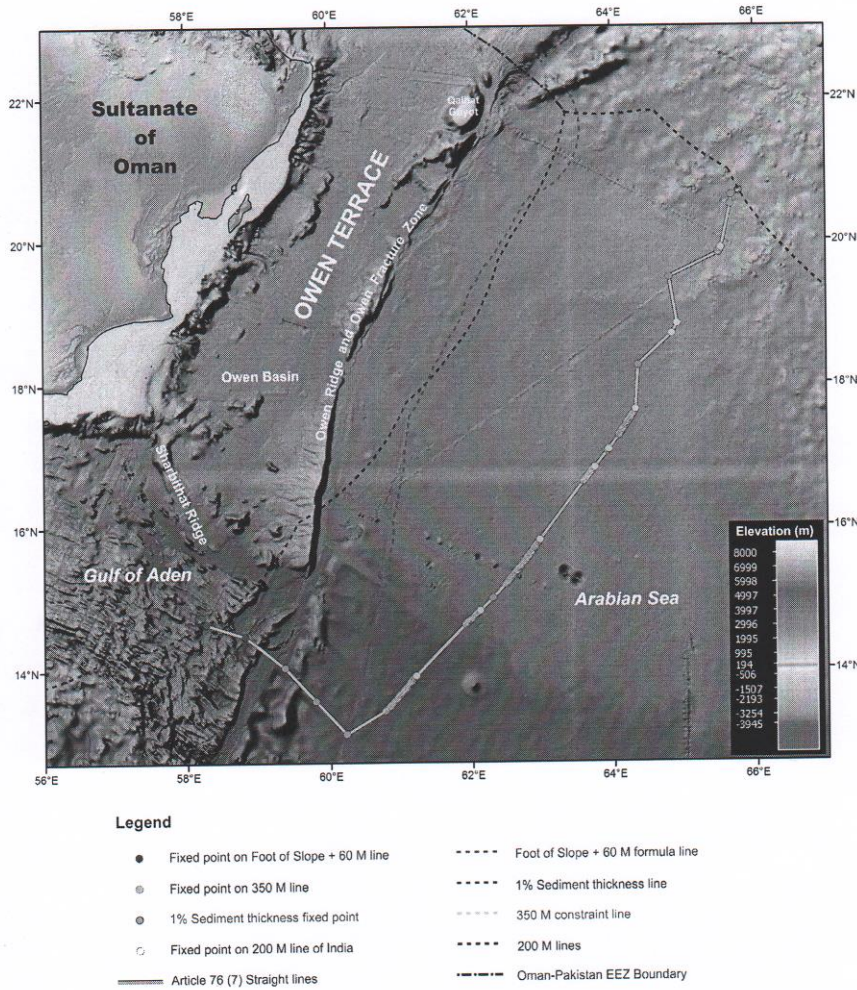


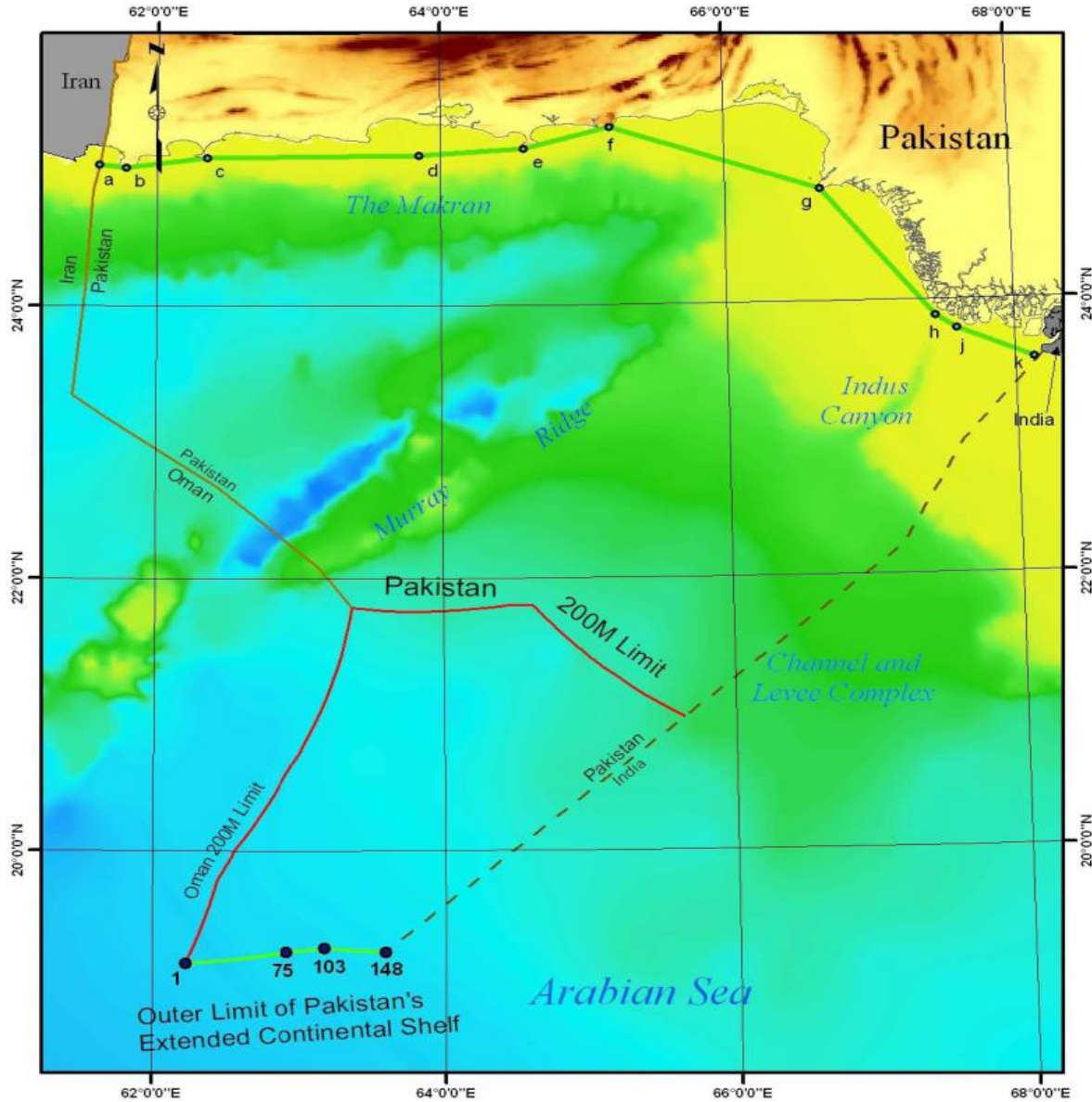
Figure 3 Map showing the outer limits of Oman's continental shelf beyond 200 nautical miles ("M") from Oman's territorial sea baseline. The outer limits are delineated by 145 fixed points connected by straight lines not longer than 60 M in accordance with article 76 paragraph 7. Topography is multibeam swath bathymetry merged with GEBCO 2014. The depiction of lines 200 M from the territorial sea baseline of Oman or any other state is for illustrative purposes only and should not be taken to signify any acceptance or endorsement of their validity under international law.

المصدر: 7.p, CLCS to The Sultanate of Oman Submission of Continental Shelf

وقامت باكستان بإيداع طلبها لمد جرفها القاري بما يتجاوز 200 ميل بحري بتاريخ 2009/4/30 إلى لجنة حدود الجرف القاري أي بعد أسبوعين من الطلب الأولي العماني وذلك إستناداً على الفقرات 4 و 5 و 7 من المادة 76<sup>30</sup> من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام

<sup>30</sup> Submission by the Government of The Islamic Republic of Pakistan for Establishment of the Outer Limits of the Continental Shelf of Pakistan: Executive summary, 30\4\2009, UNCLCS, p. 4

1982. وتبلغ المساحة الإجمالية المشمولة في الطلب الباكستاني ما مقداره 50000 كيلومتر مربع<sup>31</sup>. (أنظر الشكل).



الشكل طلب التمديد الباكستاني لحدود جرفها القاري بما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس الباكستانية

(المصدر: Submission by The Government of The Islamic Republic of Pakistan for Establishment of the Outer limits of the Continental Shelf of Pakistan: Executive Summary, p. 8)

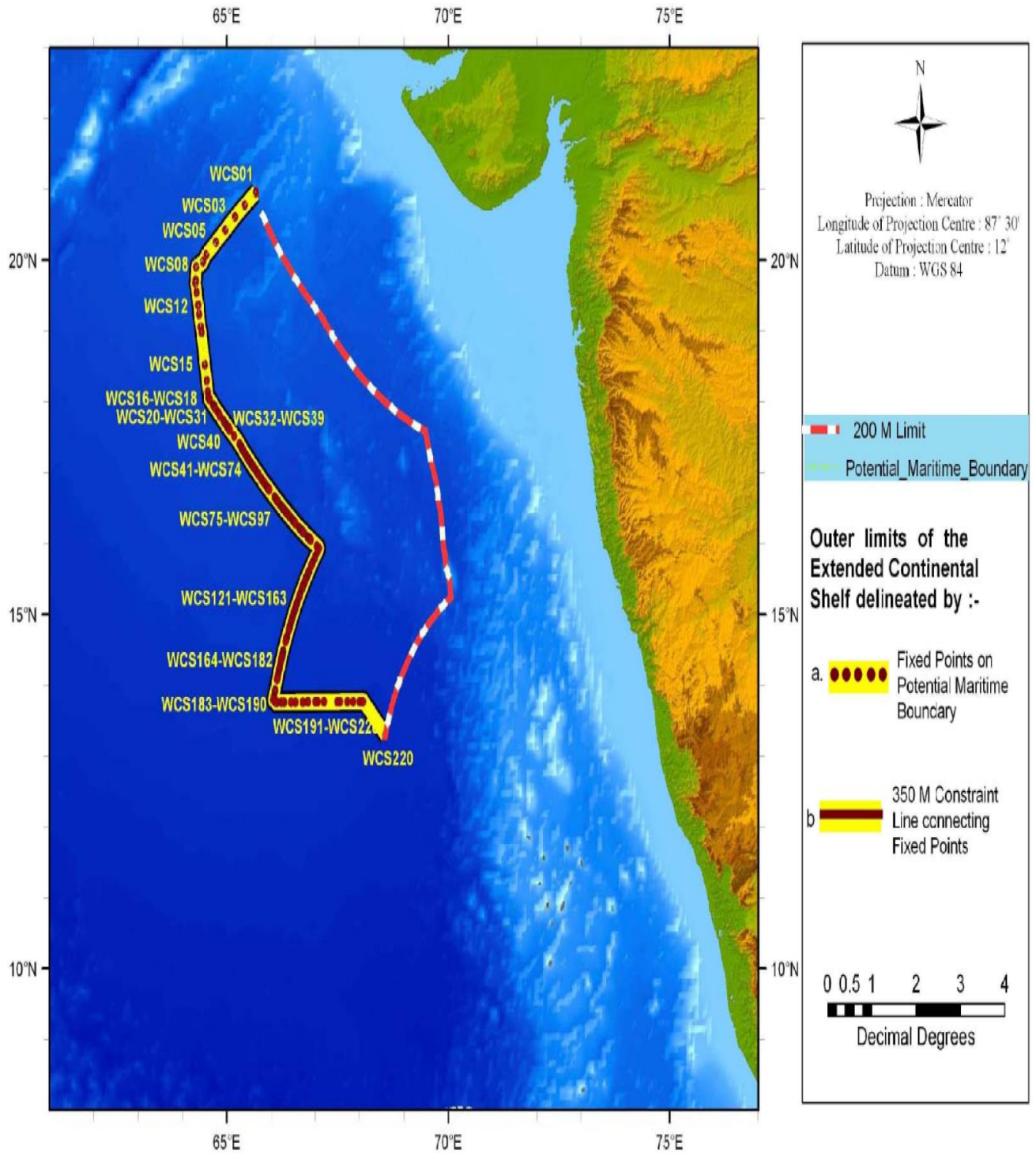
<sup>31</sup> تصريح وزير العلوم والتكنولوجيا الباكستاني بتاريخ 2009/5/7 على أثر تقديم باكستان بطلب مد جرفها القاري لدى لجنة حدود الجرف القاري  
Pakistan sea Limits set to be extended [www.dawn.com](http://www.dawn.com)

لم يكن الطلب الهندي بمد حدود الجرف القاريّ الهندي إلى مسافة 350 ميل بحري من خطوط الأساس الهندية مختلفاً عن مثيله الباكستاني. فالهند تقدمت بطلب مد جرفها القاريّ إلى لجنة حدود الجرف القاريّ في 2009/5/11 أي بعد أقل من أسبوعين من الطلب الباكستاني وأقل من شهر من الطلب الأولي العماني مستندة إلى نفس الفقرات المذكورة في الطلب الباكستاني وهي الفقرات 4 و5 و7 من المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> The Indian Continental Shelf: Partial submission to the commission on the limits of the Continental Shelf: Part 1 Executive summary, 11/5/2009, UNCLCO, p. 3.

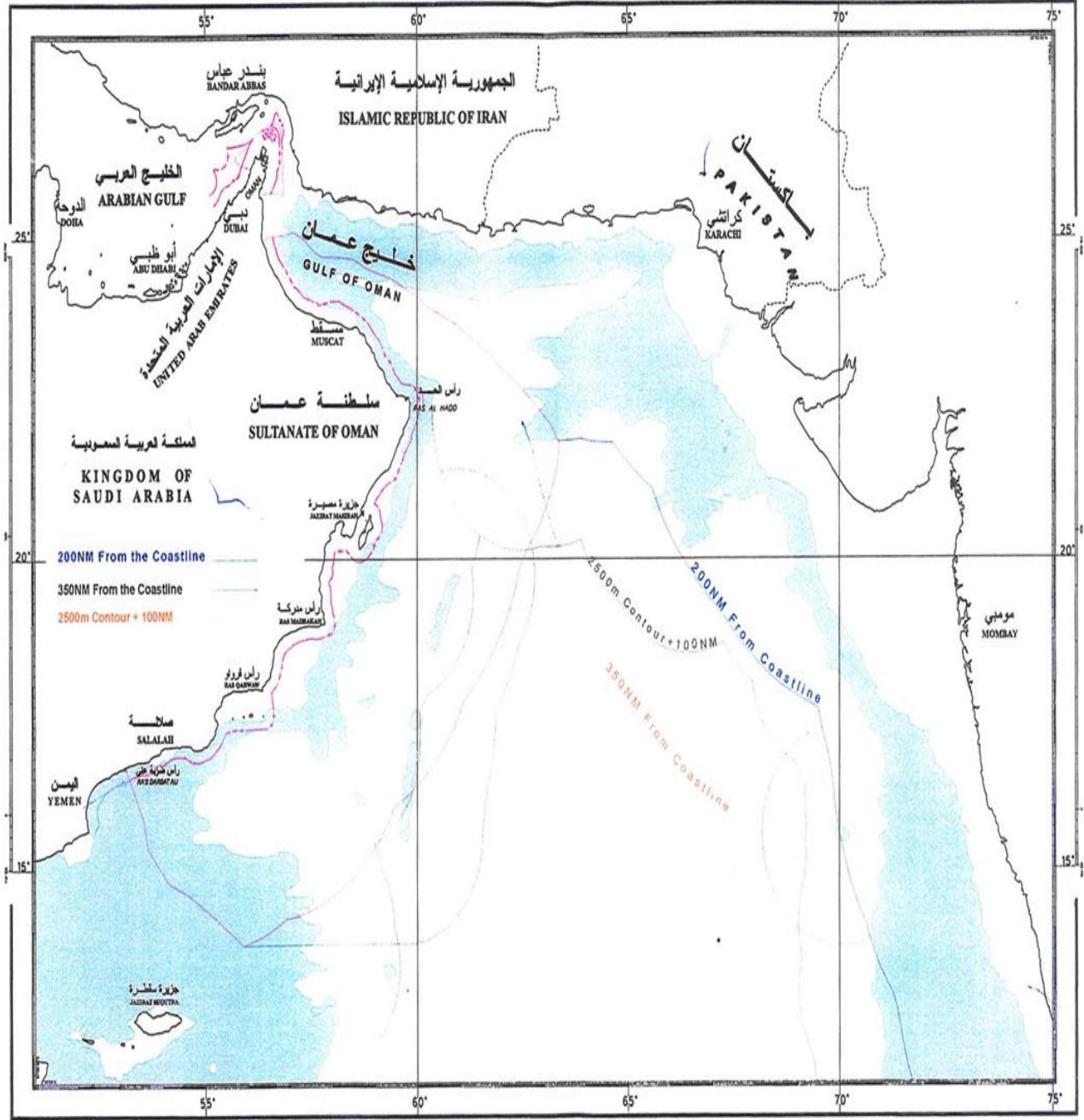




الشكل يظهر طلب التمديد الهندي لحدود جرفها القاري بما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس الهندية في بحر العرب

(المصدر: The Indian Continental Shelf: Partial submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf Part I Executive Summary, p. 13)

تداخل حدود الجرف القاري لكل من عمان وباكستان والهند في  
المسافة التي تتجاوز 200 ميل بحري من سواحل كل منها.



جمعت وطبعت بواسطة المكتب الهيدروغرافي الوطني بالبحرية السلطانية العمانية في مايو ٢٠٠٨م  
Compiled and printed by the National Hydrographic Office of Oman for the Royal Navy of Oman in May 2008.

خارطة توضح تداخل الجرف القاري لكل من عمان وباكستان و الهند (المصدر: المكتب الهيدروغرافي الوطني  
بسلطنة عمان)

(لا يعتد بهذه الخارطة في الحدود الدولية)



وقد سبق أن تمت عدة دراسات لإقامة أنابيب لنقل النفط والغاز بين عمان ودول الخليج العربي من جانب وبين شبه القارة الهندية عبر الجرف القاري العماني حيث تم إعداد دراسة بداية تسعينات القرن الماضي لنقل النفط والغاز من ساحل سلطنة عمان إلى الهند على الجرف القاري ولم يتم نشر هذه الدراسة أو تنفيذ المشروع. وفي عام 2013 تم الإعلان عن مشروع إقامة خط لنقل الغاز من إيران إلى مدينة صحار بعمان ليتم إنشاء مصنع لتسييل الغاز على أن يكمل المشروع لينقل الغاز الإيراني عبر أنبوب يقام على الجرف القاري العماني ليصل إلى الهند. وتكملةً لهذا المشروع قامت شركة هندية بتكليف من الحكومة الهندية لدراسة إنشاء خط أنابيب لنقل الغاز من سواحل السلطنة لسواحل الهند عبر الجرف القاري العماني، وأثبتت الدراسة إمكانية ذلك من الناحيتين الجيولوجية والتكنولوجية بتكلفة تقدر حينها بمليار دولار أمريكي وهو مبلغ غير مرتفع مقارنةً بالمسافة وعمق المياه، ويرجع ذلك للتركيب الجيولوجي للجرف القاري العماني وذلك لوجود ما يطلق عليه Owen Ridge حد أوين الذي يرتفع من قاع المحيط، فيكفي دفع الغاز أو النفط أعلى هذا الحد في وسط المسافة بين الساحلين من الساحل العماني ثم ينحدر إلى قرب الساحل الهندي عن طريق الجاذبية.

كما أن للجرف القاري العماني وبحكم موقعه بين شبه القارة الهندية والجزيرة العربية ميزة مهمة أخرى وذلك لأن خطوط الكابلات خاصةً فيما يتعلق بكابلات الاتصالات من إنترنت واتصالات تليفونية تقع على هذا الجرف ومنه إلى البحر الإقليمي العماني ومن ثم إلى الأراضي العمانية والتي تربط آسيا بأوروبا. فالجرف القاري العماني يعتبر نقطة ربط دولية رئيسية للمشغلين

للكابلات بين قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا من خلال وجود أكثر من تسعة كابلات بحرية دولية لها نقاط إرساء في سلطنة عمان<sup>33</sup>.

أولاً: تجمع لبقايا الكائنات الحية مثل اللؤلؤ والشعاب المرجانية وكذلك الصخور الهشة التي يتم إستخدامها في تصنيع الأسمنت والجير.

ثانياً: الرواسب المعدنية التي تكمن على سطح الجرف القاري أو تحته، والتي تكون على هيئة عُقيدات أو طبقات رسوبية تكونت أساساً من الأرض.

ثالثاً: ترسبات معدنية تكمن في الأعماق بأي شكل غازية كانت أو سائلة أو صلبة تحت سطح الجرف القاري والتي تكون على شكل عُقيدات<sup>34</sup>.

تقدم المدفوعات أو المساهمات سنوياً بصدد كل الإنتاج في موقع تعدين بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في ذلك الموقع، ويكون معدل المبلغ أو المساهمة في السنة السادسة 1% من قيمة أو حجم الإنتاج في موقع التعدين، ويرتفع هذا المعدل بنسبة 1% عن كل سنة لاحقة حتى السنة الثانية عشرة، ويظل عند نسبة 7% بعد ذلك، ولا يشمل الإنتاج الموارد المستخدمة فيما يتصل بالإستغلال.

---

<sup>33</sup> أنظر في ذلك تقرير رئيس مجلس إدارة البيانات المالية الموحدة للشركة العمانية للاتصالات (ش.م.ع.ع) الربع سنوية للفترة المنتهية في 31 مارس 2014، والمنشور في جريدة عمان الإقتصادي، العدد 12034، الاربعاء 2014/5/14، ص 2 وكذلك تقرير رئيس مجلس الشركة العمانية للاتصالات للفترة المنتهية في 31/ 12/ 2014 ص 3.

<sup>34</sup> العقيدات هي كرات صغيرة مسودة اللون وحجمها يتراوح بين مليمترات إلى ديسيمترات، سطحها أملس إلى المحاط بالنتونات المستديرة، أنظر: حمود، القانون الدولي للبحار، م.س، ص 488. وقد ثبت أن الميل المربع من قاع البحر يمكن أن يعطي 75-150 ألف طن من العقيدات وتستخرج من قاع البحر بأنابيب يبلغ قطرها 40 سم، راجع في ذلك، بريسكوت، م. س، ص 182.

## التشريعات العُمانية المتعلقة بقانون البحار:

1. المرسوم المؤرخ في تاريخ 1972/7/17 حول المياه الإقليمية والجرف القاري 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 القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة.
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.
5. إعلان وزير الدولة للشؤون الخارجية بإنشاء نظام خطوط الأساس المستقيمة، بتاريخ 1982/7/1.