

ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية (*)

عبدالعزیز رمضان علي الخطابي

مدرس القانون الدولي العام

كلية الحقوق جامعة الموصل

المستخلص

شغلت مشاكل تخطيط الحدود بين العراق والكويت حيزاً كبيراً من التاريخ المشترك للدولتين، وابتدأت هذه المشاكل مع سنة ١٩٣١، وبدء محاولات الكويت بالانسلاخ عن الوطن الأم، وأكثر هذه المشاكل كانت تتعلق بالحدود البحرية، التي لم تستطع حتى لجنة تخطيط الحدود التي شكلتها الأمم المتحدة في سنة ١٩٩١ من إيجاد حل لها، ويشكل تشييد ميناء مبارك في منطقة حدود بحرية غامضة وغير متفق عليها تجديداً لهذه المشاكل التي تفتعلها الكويت، وتهديداً لحقوق العراق الملاحية ومصالحه الاقتصادية، ومخالفة لقواعد القانون الدولي العام التي تضمن الحقوق الملاحية للدول المتشاطئة.

Abstract

Planning boundaries between Iraq & Kuwait occupied large filed from shared history for two states. These problems started at 1913 with Kuwaiti attempts to independence from mother-state. Most of these problems related with maritime boundaries. Which even UNs commission for planning the boundaries was cannot able to founded solve to these problems. Mubarak Harbor in vague place in maritime boundaries line & there are no any agreements about it. Raising & renew these problems by Kuwait & threaten to maritime rights of Iraq and his economical interests. & it leads

(*) أستلم البحث في ٢٠١١/٨/٥ *** قبل للنشر في ٢٠١١/١٠/٣١ .

to contradiction with rules of International law, which ensure the rights of states, which has parallel shores.

القدمة

ترجع جذور مشاكل الكويت مع العراق إلى بداية نشوئها، إذ انسلخت هذه الإمارة الصغيرة عملياً عن قضاء البصرة العراقي مع نهايات القرن التاسع عشر، وحاولت مراراً وتكراراً أن تمد حدودها على حساب العراق، عبر استغلالها لظروفه السياسية والاقتصادية خاصة خلال فترتي الانتداب البريطاني، والحرب العراقية الإيرانية وأعقابها، وشكل دخول القوات العراقية إلى الكويت في ١٩٩٠/٨/٢ انعطافاً جذرياً في تاريخ العلاقات المشتركة مابين الدولتين وتركت هذه المرحلة ومرة عند شعبي كلا الدولتين.

وشاركت الكويت الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاءها في غزو العراق سنة ٢٠٠٣، وأسهمت بهذا الغزو عن طريق فتح إقليمها البري والجوي والبحري لقوات الاحتلال الأجنبي المنتهكة لقواعد القانون الدولي التي تمنع استخدام القوة المسلحة أو التهديد بها في العلاقات الدولية، ولم يقف دورها التأمري عند هذا الحد، بل امتدت يد هذه الدولة الصغيرة لتحاول التلاعب باقتصاد العراق وتحاول سد منفذه البحري الوحيد المؤدي إلى الخليج العربي وتحوله إلى دولة حبيسة، عبر إقدامها على تشييد ميناء مبارك في خاصرة مدينة الفاو العراقية.

ونتناول في هذا البحث إشكالية بناء هذا الميناء وتأثيره في حق العراق في الملاحة البحرية هذا الميناء الذي تدعي الكويت بناءه ضمن إقليمها الوطني، وأنه لا يتعارض مع قواعد القانون الدولي العام، والسؤال الأساسي الذي نحاول معالجته في هذا البحث، هل يتعارض بناء ميناء مبارك وقواعد القانون الدولي التي تضمن حقوق العراق الملاحية ضمن نطاق إقليمه المائي؟ وحل هذه الإشكالية يتطلب منا دراسة الحدود البحرية مابين الدولتين، ومعرفة ماهي هذه الحدود البحرية الفاصلة بين دولة العراق والكويت التي انفصلت عنه؟ ومن الذي رسم هذه الحدود وخطتها؟ وهل هناك أي تحديد مادي لها على الأرض؟ وهذا يتطلب ضمناً دراسة ملف الحدود البحرية مابين الدولتين والاطلاع على أعمال لجنة الأمم المتحدة الخاصة بتخطيط الحدود مابين الدولتين في ضوء قرارات الأمم المتحدة ذات الصلة.

وندرس حل هذه الإشكالية من خلال فرضية مخالفة بناء هذا الميناء مع قرارات مجلس الأمن ذات الصلة بتنظيم الحالة مابين العراق والكويت بعد أحداث

١٩٩١، ومخالفة تشييد هذا الميناء لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، فضلاً عن تعارض بنائه مع المبادئ العامة للقانون الدولي، ونستخدم أسلوب المنهج التاريخي في التعرف على ماهية الحدود البحرية بين الدولتين، واسلوب المنهج التحليلي للتعرف على مضامين قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، وكيفية مخالفة بناء هذا الميناء لقواعد اتفاقية قانون البحار والمبادئ العامة للقانون.

ونقسم هذا البحث على مبحثين يتناول الأول الحدود البحرية بين الدولتين عبر استقراء تاريخي لها، ودراسة اختصاص مجلس الأمن في تخطيط الحدود فضلاً عن تحليل لقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بتخطيط الحدود، بينما يتناول المبحث الثاني التعريف بموقع هذا الميناء و إضراره على خطوط العراق الملاحية، فضلاً عن أسباب مخالفته لقواعد القانون الدولي العام.

البحث الأول

الحدود البحرية بين العراق والكويت

سنعرض في هذا المبحث لواقع مسألة تخطيط الحدود البحرية بين العراق والكويت وتطورها ، من خلال تقسيمها على مطلبين يدرس الأول واقع هذه الحدود وتدرجها حتى عام ١٩٩٠ أي قبيل الحالة بين العراق الكويت، من ثم نتناول في مطلب ثانٍ واقع تخطيط الحدود بعد ١٩٩٠ وتدخل الأمم المتحدة ممثلة بمجلس الأمن الدولي لإجبار العراق على تخطيط هذه الحدود وخاصة البحرية منها بشكل أثر كثيراً في حقوقه ومصالحه الأساسية الخاصة بالملاحة البحرية التي يضمنها القانون الدولي العام وتحديداً معاهدة البحار لسنة ١٩٨٢.

المطلب الأول

واقع تخطيط الحدود البحرية حتى ١٩٩٠

تقع الكويت عند أقصى الطرف الشمالي الغربي للخليج العربي، بين خطي العرض (٢٨) و (٣٠) شمالاً وخطي الطول (٤٦) و (٤٨) شرقاً، وتشترك تسمية الكويت لغوياً من كلمة كوت، وهي كلمة بابلية قديمة، والكويت في لغة شبه الجزيرة العربية هي البيت الذي يبني على شاكلة القلعة حتى يسهل الدفاع عنه أو

هي بيت تجاوره بيوت أخرى تسهل الدفاع عنه^(١)، والكويت لفظة معروفة عند سكان الجزيرة العربية والعراق والكويت تصغير للكلمة الأصلية كوت بحسب اللهجة الدراجة في هذه المنطقة، وسميت الكويت في أغلب الآراء نسبة إلى حصن صغير كان موجودا قد بناه (محمد بن لصكه بن عريعر) زعيم قبيلة بني خالد واستخدمه مستودعا للزاد والذخيرة^(٢).

وبعيداً عن الولوج بالأدلة التاريخية والطبيعية والتي تؤكد دون أدنى أي شك أن الكويت كانت جزءاً من ولاية البصرة العراقية، فإننا ومن زاوية القانون الدولي إزاء دولة مستقلة تمتلك كل مقومات الدولة القانونية واعترف العراق بها اعترافاً قانونياً كاملاً منذ سنة ١٩٦٣ ويتبادل معها علاقات دبلوماسية كاملة.

ونقدم في هذا المطلب دراسة واقع الحدود البحرية بين دولتي العراق والكويت ببند أول يدرس تطور الحدود بين العراق والكويت تاريخياً، بينما سيدرس البند الثاني تعيين الحدود البحرية على وجه الخصوص وحتى عام ١٩٩٠.

أولاً: واقع تعيين الحدود تاريخياً

في طيات هذا المطلب فإننا كما أشرنا سنبحث واقع هذه الحدود حتى سنة ١٩٩٠، وفي هذا الإطار فإن الكويت بدأت بالانفصال التدريجي عن ولاية البصرة والدولة العثمانية منذ سنة ١٨٩٩، أي بعد توقيع شيخ الكويت اتفاقية حماية مع بريطانيا، الأمر الذي رفضته السلطات العثمانية في وقتها، لأسباب تتعلق بعدم صلاحية شيخ الكويت لإبرام مثل هذه الاتفاقية^(٣).

(١) خالد يحيى احمد الجبوري، الكويت ومحاولات استعادتها في التاريخ المعاصر، الكلمة للنشر، بغداد، ١٩٩١، ص ١٢.

(٢) طارق نافع الحمداني، الكويت مابين القرن السادس عشر والقرن الثامن عشر، الحقيقة التاريخية لعراقية الكويت، مجموعة باحثين، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩٠، ص ٣٣.

(٣) انظر نص الاتفاقية عند: سي يو اتجيسون، مجموعة المعاهدات والتعهدات والسندات ذات العلاقة بالهند البريطانية والخليج والجزيرة العربية، تعريب عبدالوهاب القصاب، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠١، ص ٢٣٦.

وأبرمت الحكومة البريطانية والإمبراطورية العثمانية سنة ١٩١٣ اتفاقاً تعترف به الحكومة العثمانية للكويت بحق الحكم الذاتي داخل الإمبراطورية العثمانية، وتعد الاتفاقية الانكليزية العثمانية في سنة ١٩١٣ أول وثيقة رسمية مكتوبة تبين الحدود الفاصلة بين العراق والكويت بوصفه قضاءً مستقلاً عن ولاية البصرة، وأشارت هذه الحدود بخط اخضر يمتد من الساحل عند مصب خور الزبير نحو الشمال الغربي ويمر إلى الجنوب مباشرة باتجاه أم قصر وصفوان وجبل سنام إلى الباطن، ومن ثم جنوب غرب إلى الباطن، واحتوت الوثيقة خطأً آخر بلون أحمر ينزل إلى خور عبدالله وتعد المنطقة المحصورة بين الخطين بمثابة حدود لدولة الكويت، إلا أن هذا الاتفاق لم يستوف شكله النهائي لوقوع الحرب العالمية الأولى من جهة وتفكك الدولة العثمانية من جهة أخرى^(١).

وما يثير استغرابنا أن هذه الوثيقة هي بين بريطانيا الدولة الحامية للكويت والسلطات العثمانية التي كانت تدير العراق، والأغرب أن هذه الحدود المؤشرة بالأخضر والأحمر لم يقابلها بسط اختصاصات حقيقية على الأرض من حكومة الكويت وكذلك لا نجد أي مؤشرات تعين بشكل مادي هذه الحدود الافتراضية وتثبيتها واقعياً، والتي يبدو أنها رسمت بشكل كيفي إذ أشرت تركيا خطأً وبريطانيا خطأً دون مراعاة لأي حقوق ووقائع تاريخية وظروف خاصة ترتبط بحاجة كل دولة كما أن الوثيقة برمتها تشير إلى منطقة حكم ذاتي لا إلى نشوء دولة جديدة أو الاعتراف بحدودها .

ومما يؤكد كلامنا أن السير (برسي كوكس) المندوب السامي البريطاني في العراق قد اقترح في سنة ١٩٢٣ وفي رسائل متبادلة مع حاكم الكويت ومعتمد بريطانيا في الكويت، على بدء مرحلة وصف فعلي وتثبيت للحدود على الأرض بما يتفق والخطوط المؤشرة في اتفاقية ١٩١٣^(٢)، ويمثل تعيين هذه الحدود بمثابة هبة بريطانية للكويت بوصفها مكافأة على مساندة بريطانيا في الحرب العالمية الأولى، وتم تأشير هذه الحدود وفقاً لرغبات الكويت كما جاء في الوثيقة

(١) خالد احمد يحيى الجبوري، مصدر سابق، ص ٢٤.

(٢) وليد حمدي الاعظمي، الكويت في الوثائق البريطانية (١٧٥٢-١٩٦٠)، دار رياض الرئيس،

لندن، ١٩٩١، ص ١٢١.

(F0371/16010) وهي البداية الحقيقية لعملية استئصال الكويت من الجسد العراقي وبمشرط بريطاني^(١).

وفي سنة ١٩٢٣ وضع المعتمد السامي البريطاني أول لافطة مادية تؤشر الحدود بين العراق والكويت، وقدمت الحكومة البريطانية في أواخر الثلاثينات مخططاً للحدود العراقية - الكويتية مستنداً على خارطة مغلوبة فقد كانت حسابات المواقع غير صحيحة، وقد أزيلت هذه اللافتة من الحكومة العراقية في بدايات سنة ١٩٣٢، كتعبير عن عدم الرضا بهذا التخطيط وربما عدم اعتراف بوجود هذه الحدود من الأساس، وفي ظل المساومة على دخول العراق في عصبة الأمم تم تبادل رسائل بين حكومة مملكة العراق والكويت في سنة ١٩٣٢ تتضمن الرغبة في إعادة تخطيط الحدود بين الدولتين، ويستفاد من هذه الرسائل أول اعتراف واقعي من العراق بالكويت كدولة مستقلة ذات سيادة كان الفريق جعفر العسكري وزير الدفاع العراقي قد اعترض على هذه الحدود على أساس الموقع الاستراتيجي لجزيرتي وربة وبوبيان اللتين يحتاجه إليها العراق لضمان سهولة دخول السفن وخرجها من وإلى موانئ العراق، وهاتان الجزيرتان تكونتا بفعل ترسبات التي يأتي بها شط العرب^(٢).

مثلاً اشرفنا فان هذه الرسائل هي تعبير عن رغبة تزامنت وحدود مقترحة دون أن تلحق بها أية خرائط أو وثائق أو خطوات تخطيط مادي لهذه الحدود، ولا تفوتنا الإشارة إلى أن العراق في هذه الفترة لم يكن دولة كاملة السيادة كونه خرج من تحت ولاية الدولة العثمانية ليدخل ولاية الانتداب البريطاني.

(١) انظر نص الوثيقة، المصدر نفسه، ص ١٢٩.

(٢) وجه نوري السعيد رئيس وزراء العراق آنذاك رسالة إلى الحاكم البريطاني (السير همفرين) مؤرخة في ٢١ تموز ١٩٣٢ يطلب فيها لموافقة على الحدود بين العراق والكويت وفق الوصف الآتي: (من تقاطع وادي العوجة مع الباطن ثم باتجاه الشمال على طول الباطن إلى نقطة تقع جنوبي خط العرض الذي يمر في صفوان مباشرة وثم باتجاه الشرق لتمر جنوبي آبار صفوان وجبل سنام وأم قصر تاركة هذه المواقع إلى العراق، وذلك حتى التقاء خور الزبير بخور عبد الله. أما جزيرة ورية وبوبيان ومسكان وفيلكة وعوهة وكبر وقاروة وأم المرادم فأنها تتبع إلى الكويت) وهي ذات مطالب الكويت في الوثيقة (FO371/6261) انظر الوثيقة (FO371/16922) المصدر السابق، ص ١٣٢.

وحدث إشكال آخر في تخطيط الحدود سنة ١٩٣٩ عندما أقدمت الحكومة العراقية على إلغاء هذه الحدود من جديد^(١)، وبرأينا ان جذور الإلغاء هنا لا تعود الى عدم اعتراف العراق بالكويت فقط ومحاولات الملك غازي استعادتها وضمها الى العراق، بل ترجع في أصلها أيضاً إلى عدم رضا بمديات هذه الحدود وما تتركه من تأثيرات الى الاقتصاد العراقي وحقوقه السيادية، وما يؤكد استنتاجنا هو موافقة العراق في سنة ١٩٥١ على قبول تعيين الحدود مع الكويت شريطة نزول الكويت عن وربة التي تكونت بفعل ترسبات نهري دجلة والفرات^(٢).

وفي سنة ١٩٥٥ اقترح العراق إعادة تعيين الحدود وفق خارطة اقترحها العراق و قدمها إلى السفير الكويتي في بغداد، وتضمنت الخارطة تقديم الحدود العراقية بنحو أربع كيلومترات، ولم توافق الكويت هذه المرة على المقترح العراقي^(٣).

وفي ٤/ تشرين الأول/ ١٩٦٣ وقع العراق والكويت محضر اتفاق تعيين الحدود والاعتراف المتبادل بين الدولتين بوصفهما دولتين مستقلتين ذاتي سيادة، و تم توقيع المحضر المشترك بين

الوفد العراقي برئاسة احمد حسن البكر رئيس الوزراء آنذاك وصالح مهدي عماش وزير الدفاع والخارجية وكالة ومحمود الحمصي وزير التجارة ومحمد كيان وكيل وزير الخارجية ، والوفد الكويتي برئاسة الشيخ صباح السالم الصباح ولي العهد رئيس مجلس الوزراء و الشيخ سعد العبدالله السالم الصباح و خليفة الغنيم وزير التجارة و السفير عبد الرحمن العتيقي وكيل وزارة الخارجية ، واتفق الطرفان في المحضر المذكور على الآتي :

(١) الوثيقة (FO371/23180)، المصدر نفسه، ص ١٤٣.

(٢) الوثيقة (FO371/93891)، المصدر السابق، ص ٢٤٦.

(٣) الوثيقة (FO371/120598)، المصدر السابق، ص ٢٦٢.

(تعترف الجمهورية العراقية باستقلال دولة الكويت وسيادتها التامة بحدودها المبينة بكتاب رئيس وزراء العراق بتاريخ ٢١ تموز ١٩٣٢ والذي وافق عليه حاكم الكويت بكتابه المؤرخ ١٠ آب ١٩٣٢)^(١) وتم إيداع هذا المحضر لدى منظمة الأمم المتحدة طبقاً للمادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة^(٢)، ولم يتبع هذا المحضر بأية إجراءات فعلية لتخطيط الحدود ولا حتى أية خرائط تبين هذه الحدود والتي بقيت حبراً على ورق حتى ١٩٩٠/٨/٢، وهذا برأينا يرجع الى العلاقات المتميزة التي ربطت الدولتين منذ ١٩٦٣ والتي تطورت كثيراً أثناء الحرب العراقية – الإيرانية في ثمانينات القرن الماضي، والتي أسهمت الكويت بتمويلها واستمرارها ثم عادت بعد انتهائها تطالب بما صرفته من أموال.

ثانياً: تخطيط الحدود البحرية

سبق ان بينا بان العراق لم يكن بحالة اتفاق نهائي على تخطيط الحدود مع الكويت، وان هذه الحدود حتى مع الاعتراف بدولة الكويت في سنة ١٩٣٢ وتوقيع محضر ١٩٦٣ بقيت حبراً على ورق دون تحديد مادي على الأرض، ويزداد الغموض تعقيداً عند محاولة تخطيط الحدود البحرية بين هاتين الدولتين المتشاطئتين، إذ لم توجد أية إشارة تعين الحدود البحرية، وحتى محضر ١٩٦٣ لم يشر لا من قريب ولا من بعيد إلى هذه الحدود البحرية، إذ إن محضر ١٩٦٣ جاء

(١) وكان الحاكم الكويتي قد رد برسالة موجهة إلى الحاكم البريطاني في الكويت مؤرخة في ١٠/٨/١٩٣٢ جاء فيها: (استلمنا بكل سرور رسالتكم السرية في ٩/٨/١٩٣٢ وأخذنا علماً بمحتوياتها واستلمنا كذلك ترجمة رسالة مؤرخة في ٢٥ / ٧ / ١٩٣٢ موجهة من المندوب السامي في العراق إلى المقيم السياسي في الخليج (...)) وترجمة الرسالة المؤرخة في ١٢/٧/١٩٣٢ الموجهة من دولة نوري باشا السعيد، رئيس وزراء العراقي إعادة تأكيد بشأن الحدود العراقية الكويتية ولاحظنا كذلك أيضاً من رسالة المقيم السياسي في ٣٠/٧/١٩٣٢ إن الحدود التي اقترحها رئيس وزراء العراق قد حظيت بموافقة جلالتة ، عليه نود إعلامكم بأننا نوافق على إعادة تأكيد الحدود لقائمة بين العراق والكويت وفق ما هي موصوفة في رسالة رئيس وزراء العراق (الوثيقة (F0372/16922)، المصدر السابق، ص ١٣٢.

(٢) ينظر مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد (٤٨٥)، الوثيقة (٧٠٦٣).

عطفاً وتأكيدياً لاعتراف العراق بالكويت في سنة ١٩٣٢ وكما تؤكد الوثائق البريطانية التي ناقشت هذه المسألة.

ويكمن جوهر هذا المشكل برأينا في رغبة العراق بالمحافظة على منفذه البحري الوحيد المؤدي إلى الخليج العربي، وتحديداً الرغبة بالاحتفاظ بجزر بوبيان ووربة واللتين تعدان جزيرتين عراقيتين بالكامل تكونتا بفعل الترسيبات التي يحملها شط العرب وتقعان برمتها ضمن الإقليم العراقي، فضلاً عن الحقوق التاريخية للعراق في المنافذ البحرية بينه وبين الكويت التي كانت في الأساس تبعاً لولاية البصرة العراقية.

وكل ما يجده الباحث بالوثائق والخرائط التاريخية هو الخط الأخضر الذي رسم في الاتفاقية البريطانية - التركية لسنة ١٩١٣، والذي ينزل إلى خور عبدالله دون أن يعطي دليلاً واضحاً يؤشر الحدود البحرية بين الدولتين، عدا ذلك فكل ما نجده مجرد تصريحات للمعتمد السامي البريطاني في الكويت أو المفوض السامي البريطاني في العراق أو خرائط غير رسمية وضعها طوبغرافيون مستقلون وفي الغالب كانوا بريطانيين.

ولا يعكس هذا الغياب الكامل لتخطيط الحدود البحرية بين هاتين الدولتين عدم توافر سند قانوني لهذه الحدود، إذ يجب أن يرجع تخطيط هذه الحدود إلى القواعد العامة للقانون الدولي والتي يجب أن تطبق في ظل تقويم وتحديد دقيق لسلوك الدول المتجاورة، مع الاستعانة ببعض المبادئ القانونية المرتبطة بتحديد الحدود عموماً والبحرية منها خصوصاً، كمبادئ الإذعان والاعتراف والإغلاق لتقويم هذا السلوك وتخطيط الحدود في ضوءه هذا السلوك، ومن أهم هذه المبادئ مبدأ الإغلاق ويرجع في جوهره إلى ممارسة الدولة لاختصاصاتها السيادية دون احتجاج الطرف الآخر بما يشكل سلوكاً لاحقاً، فضلاً عن الإعلانات والبيانات والتصريحات الرسمية والتي لا تجابه بأية احتجاجات من الدول الأخرى^(١).

وأكدت محكمة العدل الدولية وفي أكثر من قضية على نماذج هذه المبادئ فقد ذكرت ممارسة الاختصاصات الحكومية وإصدار التشريعات واللوائح القانونية

(١) انظر: فيصل عبدالرحمن علي طه، القانون الدولي ومنازعات الحدود، ط ٢، دار الأمين،

القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٣١.

كأدلة على توافر مبدأ الإغلاق (Estoppel) وامتناع ادعاء دولة على أخرى فيما يتعلق بتخطيط الحدود^(١).

وفي ظل غياب أية اتفاقية بين الدولتين فإن قواعد القانون الدولي للبحار والتي قننتها اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ ومن قبلها اتفاقية Geneva لسنة ١٩٥٨ تعد هي الحكم الفيصل في هذا المجال وتشير الاتفاقية الدولية للبحار لسنة ١٩٨٢ إلى نفس الحكم الذي أوردته اتفاقية Geneva لسنة ١٩٥٨، في المادة (١٢) وهو أن يكون تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتشاطئة في حال غياب الاتفاق بين الدولتين بالجوء إلى معيار الخط الوسطى فقد نصت المادة (١٥) على ما يأتي: " حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين... إلا أن هذا المبدأ لا ينطبق عندما يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذه الحكم"^(٢).

وعند التأمي في القراءة القانونية لواقع المنطقة البحرية بين العراق والكويت في منطقة التقاء خور الزبير بخور عبدالله، والتي تشكل منطقة الحدود البحرية بين الدولتين فإن خط الوسط هو الذي يشكل الحد الفاصل في الحدود البحرية بين الدولتين وهو الذي يحدد البحر الإقليمي لكليهما وهذا ما أكدته الكويت ذاتها في مرسوم صادر عنها بتاريخ ١٧/١٢/١٩٦٧، وذلك بحسب القراءة الأولية لنص المادة (١٥) من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، وبإعادة قراءة المادة في ضوء معطيات المبادئ التي استقر عليها القضاء الدولي لمحكمة العدل الدائمة والدولية، وفي ضوء سلوك العراق والكويت فضلاً عن نص المادة (١٥) ففيمما يتعلق بمبدأ الإغلاق الذي أشارت إليه محكمتنا العدل الدائمة والدولية، فإن العراق قد مارس اختصاصات حكومية واسعة في المنطقة البحرية بين خور عبدالله وخور الزبير تمثلت بالعمل على صيانة الممر الملاحي وتأثيثه بالفنارات والعوامات والإشارات والعلامات الملاحية الاستدلالية، ومن دون أن تكون للكويت أية يد في صيانتها والعناية به، وتدلل الوقائع التاريخية التي أشارت إليها المادة (١٥) على حق العراق

(١) لمزيد من التفاصيل حول اتجاهات محكمة العدل الدولية في ما يتعلق بمبدأ الإغلاق أنظر: المصدر نفسه، ص ١٣٢ ومايليها.

(٢) نص المادة (١٥) من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢.

السيادي في المنطقة البحرية التي كانت تعود بالكامل له فمازالت الفنارات والعوامات والإشارات والعلامات الملاحية الاستدلالية تحمل الأسماء والأرقام والبيانات العراقية ومنذ أكثر من مئة عام، أما فيما يخص الظروف الخاصة التي أشارت إليها المادة نفسها، فإن العراق لا يمتلك أية إطلالة بحرية على الخليج العربي عدا الممرات الملاحية من خلال هذه المنطقة البحرية، بخلاف الكويت التي لها أكثر من إطلالة بحرية على الخليج العربي^(١).

وبذلك فإن قواعد القانون الدولي تشير في ظل غياب الاتفاقية الدولية الخاصة بين العراق والكويت الى تخطيط الحدود وفي ظل سلوك العراق الذي لم يواجه باعتراض كويتي فضلاً عن الوقائع التاريخية الخاصة التي تعطي العراق الحق في ممارسة اختصاصات حكومية وحقوق ملاحية غير قابلة للانتقاص في منطقة التقاء خور الزبير بخور عبدالله.

المطلب الثاني

مجلس الأمن وتخطيط الحدود البحرية

بعد دخول العراق الى الكويت قامت الدول العظمى ولأول مرة في حياة منظمة الأمم المتحدة بتفعيل الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، وقادت الولايات المتحدة الأمريكية حلفاً من أكثر من ثلاثين دولة لإخراج العراق من الكويت، وما يهمنا انه بعد انتهاء العملية العسكرية قامت الأمم المتحدة وفي خطوة غريبة وبنشاط غير مألوف عنها، بتخطيط الحدود بين العراق والكويت وتحت متطلبات الفصل السابع أيضاً.

وفي هذا المطلب نبين مدى اختصاص مجلس الأمن في تخطيط الحدود بين العراق والكويت، ومن ثم طبيعة عمل اللجنة التي كلفت بتخطيط الحدود، ونبين أخيراً تخطيط الحدود البحرية بين الدولتين وما احتفظت به اللجنة للعراق من حدود وحقوق في المنطقة البحرية ما بين الدولتينز

(١) انظر: محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار

الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥، ص

أولاً: اختصاص مجلس الأمن في تخطيط الحدود

هل يمتلك مجلس الأمن صلاحيات قانونية تؤهله لتخطيط الحدود بين الدول؟ إن جواب هذا السؤال من وجهة نظرنا يكمن في سؤال ثانٍ مفاده أيعد مجلس الأمن جهازاً قانونياً أم سياسياً؟ بمعنى أتحرك مجلس الأمن قواعد قانونية أم مجرد إرادات سياسية تقبّع وراءها مصالح دول بعينها؟

أن حقيقة اختصاص مجلس الأمن في تسوية المنازعات الدولية واحتكار استخدام القوة المسلحة في غير حالات الدفاع الشرعي عن النفس، هي حقيقة لا جدال عليها في فقه القانون الدولي فمجلس الأمن له من الصلاحيات القانونية ما يخوله للتدخل في أية منطقة من العالم لأجل استتباب السلم والأمن الدوليين وإعادتهما إلى نصابهما عند حدوث أية حالة من حالات تهديد السلم أو الإخلال به أو حدوث عمل من أعمال العدوان^(١).

ولكن هذه القواعد القانونية تحركها مصالح سياسية، فتتحرك القواعد القانونية في الفصل السابع لا يتم بصورة تلقائية أو وفقاً لأليات قانونية تحركها وقائع على الأرض، فمجلس الأمن لا يتحرك، ما لم تتفق الدول دائمة العضوية فيه، وهذا يعكس عمق المحتوى السياسي لميثاق الأمم المتحدة والذي من خلاله تقنن الدول الكبرى مصالحها، وعندما نعود إلى السؤال الذي أثارناه مسبقاً هل يمتلك مجلس الأمن الاختصاص بتخطيط الحدود بين العراق والكويت؟

نقول أن ميثاق الأمم المتحدة لا يتضمن هذا الاختصاص بشكل صريح ولا يمتلك التدخل في هذه المسائل ما لم تطلب الدول ذوات الشأن من الأمم المتحدة هذا التدخل لإجراء مثل هذا التخطيط، بوصفه وسيلة من وسائل تسوية المنازعات سلمياً، وعند مراجعة الحالة بين العراق والكويت في قضية تخطيط الحدود نجد أن القرار (٦٨٧) قد نص على تدخل الأمم المتحدة لتخطيط الحدود بين الدولتين وتحت متطلبات الفصل السابع^(٢)، وبذلك ربط مجلس الأمن الدولي وعلى نحو غير مسبوق بين مسألة تخطيط الحدود والسلم والأمن الدوليين هذه الحدود التي لم تعين

(1) See: Hans Kelsen, The Law of the United Nations, Stevens and Sons Limited, London, 1951, p13.

(٢) اشرف عرفات أبو حجازة، إدماج قرارات مجلس الأمن الصادرة طبقاً لميثاق الأمم المتحدة وتنفيذها في النظم القانونية للدول الأعضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص٦٧.

مادياً منذ نشأة الكويت ولم تحدث أية خلافات جدية بين العراق والكويت حتى ١٩٩١، وحتى جذور نزاع ١٩٩١ هي اقتصادية وليست حدودية^(١)، أفتشكل مسألة عدم تخطيط الحدود بين دولتين تهديداً للسلم والأمن الدوليين أم هي تطبيق لعدالة المنتصر؟!، وفي تعليق قاله (رالف زانكين) الأمين العام المساعد للشؤون القانونية في الأمم المتحدة في تلك الفترة بشأن القرار (أن قرار مجلس الأمن في أهدافه ومطالبه معاهدة فرض بموجبها المنتصر على المنهزم سلسلة من التزامات باهظة يضمن قبول العراق بها كونه معروضة عليه بموجب الفصل السابع) ^(٢).

أن تفعيل الفصل السابع من الميثاق في الحالة بين العراق والكويت جاء بضغط الولايات المتحدة الأمريكية، فقد وجدت الولايات المتحدة الأمريكية نفسها بعد انهيار الاتحاد السوفييتي القطب الأوحى والقادر على تحريك المنظمات الدولية بما يتفق ومصالحه الامبريالية، وهكذا تدخل مجلس الأمن الدولي لإخراج العراق من الكويت، وكان هذا التدخل تأكيداً للثغرات القانونية التي حفل بها ميثاق الأمم المتحدة والتي قصدها واضعو الميثاق (Draftsmen) ليملاًها رجال السياسة بما يتفق ومصالح الدول دائمة العضوية^(٣).

وبالرجوع إلى قرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمعالجة الحالة بين العراق والكويت، ابتداءً بالقرار ذي الرقم (٦٦٠) في ١٩٩٠/٨/٢ وحتى القرار (٦٨٦) في ١٩٩١/٣/٢، نجد خلو هذه القرارات من أية إشارات إلى مسألة تخطيط الحدود والتي ابتدأت مع القرار ذي الرقم (٦٨٧) في ١٩٩١/٤/٣ إذ

(١) في جذور هذا النزاع ومسبباته انظر: مصطفى النجار ومحمد البكاء، الكويت عراقية (دراسة وثائقية/تاريخية/سياسية)، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩١، ص ١٣٧.

(٢) النص موجود على الرابط الآتي لمنظمة الامم المتحدة، www.untreaty.un.org ؛ وكذلك أشار إليه : هادي عزيز علي، الحدود العراقية الكويتية (قراءة قانونية موجزة)، جريدة الصباح العراقية، العدد (٨٣٨١) في ٢٠١١/٥/٣٠، النسخة الالكترونية، متوفرة على الرابط:

www.alsabahpaper.com.articaleshow.aspx?8381 .

(٣) انظر: أستاذنا الدكتور عامر عبد الفتاح الجومرد، تدخل الأمم المتحدة في شؤون الدول، مجلة الرافدين للحقوق، تصدر عن كلية الحقوق في جامعة الموصل، العدد ٣، السنة ١٩٩٧، ص ١٣٢.

أشارت الفقرة (٢) التزام احترام الحدود ما بين الدولتين، ونصت الفقرة (٣) على أن يعمل الأمين العام للأمم المتحدة وبمعية العراق والكويت على تخطيط الحدود استناداً إلى محضر ١٩٦٣ والذي اعترف بحدود وجزر للكويت في ضوء ما ورد في رسالة رئيس الوزراء العراقي نوري باشا السعيد في سنة ١٩٣٢^(١).

ثانياً: أعمال لجنة تخطيط الحدود بما يتصل بالحدود البحرية

اشرنا إلى أن مجلس الأمن ربط بين تخطيط الحدود بين العراق والكويت والفصل السابع وبذلك جعل هذا الالتزام المتبادل باحترام الحدود بمثابة "قاعدة قانونية" تلزم كلا طرفي النزاع، وتفصيلاً للفقرة (٣) من القرار (٦٨٧) بادر الأمين العام للأمم المتحدة بتشكيل لجنة خاصة تتمثل مهمتها الأساسية بتخطيط الحدود بين الدولتين^(٢)، وضمت اللجنة في عضويتها ثلاثة أعضاء مستقلين وممثلين عن العراق والكويت، تتخذ قراراتهم بالأغلبية و أنشأت اللجنة نظاماً داخلياً لها وانتخبت رئيساً من بين أعضائها هو الدكتور مختار كوسوما أتمادجا وزير خارجية اندونيسيا سابقاً والعلامة في قانون البحار، ووفقاً لقرارات مجلس الأمن والدولي ولما أعلنته اللجنة ذاتها فان عملها ذو طبيعة فنية وليس سياسية، إذ إن جوهر عمل اللجنة يركز على التخطيط المادي للحدود وليس إعادة توزيع الأراضي بين الدولتين، ما تتخذه اللجنة من قرارات سيكون نهائياً وملزماً لكلا الدولتين، وعند انتهاء أعمال اللجنة قدمت إلى الأمين العام للأمم المتحدة تقريراً بينت فيه تفاصيل عملها والنتائج النهائية التي توصلت إليها في تخطيط الحدود^(٣).

ولكن وفق أية مخططات وفي ضوء أية خرائط سوف يتم هذا التعيين، تشير اللجنة إلى أن الخرائط التي استندت إليها في أعمالها قدمت إليها من بريطانيا الحامي القديم للكويت وصاحب اليد العليا في اجتزائها من العراق، إذ قدمت مديريةية المساحة العسكرية البريطانية ما مجموعه عشر خرائط توضح الحدود

(١) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/RES/687(1991) .

(٢) أنشئت اللجنة في ١٩٩١/٥/٢، انظر: وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/22558) .

(٣) في تفاصيل عمل اللجنة انظر: التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود ، وثائق الأمم

المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811) .

مابين الدولتين^(١)، وهي الخرائط التي رسمتها الشركات النفطية البريطانية الاحتكارية في النصف الأول من القرن الماضي، والتي كانت تبسط فيها هيمنتها المطلقة على منابع النفط، وكانت تلك الخرائط عبارة عن مخططات ركيكة، ومرتسمات سطحية تفتقر إلى الإحداثيات الصحيحة، وتنقصها البيانات الدقيقة، ولا يمكن الوثوق بها من النواحي الفنية والقانونية والدولية.

وذلك ما تأكد عند مراجعة اللجنة للخرائط اقترح الخبيران المستقلان ضرورة وضع خرائط جديدة بزعم إنها " توفر أساساً سليماً لتخطيط الحدود" كما أن "مقارنة الخرائط القديمة بطبعة عام ١٩٩١ المنقحة لخارطة الأدميرالية البريطانية" كشفت عن اختلافات كبيرة وخصوصاً " بالنسبة لملتقى الخورين(أي خور الزبير وخور عبدالله)" وتكون مكملة للخرائط البريطانية. وقامت اللجنة بإجراء مسوحات جيولوجية جديدة، وتصوير جوي باستخدام تقنية الأشعة تحت الحمراء، كل ذلك لأجل تخطيط فني دقيق لن يتضمن أية إعادة لتوزيع الأراضي بين الدولتين بحسب اللجنة^(٢).

وفيما يخص مجال بحثنا في تخطيط الحدود البحرية والتي ذكرها نوري باشا السعيد بعبارة " التقاء خور الزبير بخور عبد الله " وأسماها لجنة تخطيط الحدود بالحدود البحرية ثم الجزء الشرقي حتى استقرت أخيراً على تسمية خور عبدالله، وقد رفض رئيس لجنة تخطيط الحدود مختار كوسوما اتمادجا تخطيط الحدود البحرية إذ ناقشت اللجنة هذه المسألة في جلستها الثالثة المنعقدة في جنيف للفترة من ١٢-١٧/٨/١٩٩١، وخلال النقاش عبر رئيس اللجنة عن وجهة نظره بأنه وفي ضوء طبيعة ومدى تفويض اللجنة فإنه سيكون من الصعب التعامل مع تخطيط الحدود البحرية، لان التفويض اللجني يقتصر على تخطيط الحدود البرية و لم يخول اللجنة التعامل مع مسار الحدود في ما وراء نقطة ارتباط خور الزبير مع خور عبد الله (أي بعبارة أخرى، ما وراء تلك النقطة حتى البحر) ما لم توافق الدول الأطراف على غير ذلك وان اللجنة لم يكن بمقدورها توسيع حدود تفويضها

(١) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/22412) .

(٢) انظر الفقرة (٤٤) من التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود، وثائق الأمم المتحدة، رقم

الوثيقة (S/25811).

على مسؤوليتها الخاصة، وقد عبر الخبيران المحايدان عن تفهمهما لرئيس اللجنة^(١).

وخلال الجلسة الرابعة للجنة المنعقدة في نيويورك للفترة من ٧-١٦/١٠/١٩٩١، طلب ممثل الكويت منحه الفرصة للإدلاء بتصريح بشأن القسم البحري من الحدود خلال الجلسة القادمة للجنة، وقد قررت اللجنة تأييد الطلب على أساس قواعده الإجرائية، وعندما أدلى ممثل الكويت بتصريحه خلال الجلسة الخامسة للجنة المنعقدة في نيويورك للفترة من ٨-١٦/٤/١٩٩٢ ناقش تفويض اللجنة وخلص إلى القول بأن هذا التفويض يشتمل على تخطيط الحدود البحرية، وبدلاً من الإعلان عن اختتام عمل اللجنة حول هذه المسألة بالموقف الذي اعتمده رئيسها والخبيران المحايدان خلال الجلسة الثالثة للجنة والمشار إليه آنفاً اختار رئيس اللجنة الصمت^(٢).

وفي الجلسة السادسة لعمل اللجنة المنعقدة في نيويورك للفترة من ١٥-٢٤/٧/١٩٩٢، أدرجت السكرتارية مجدداً في مشروع جدول الأعمال فقرة حول مناقشة مسألة القسم البحري من الحدود، و احدم نقاش حول هذه المسألة خلال الجلسة بين ممثل الكويت ومستشاريه من جهة ورئيس اللجنة من جهة أخرى، وكان سبب ذلك هو الضغط الكويتي على رئيس اللجنة والخبيرين المحايدين بغية حملهم على تبني موقف الكويت في ما يخص تخطيط الحدود البحرية، وفي الحقيقة، لم يتردد رئيس اللجنة في الكشف عن حقائق مهمة حول أعمال الضغط على عمل اللجنة والتدخل فيه التي لجأ إلى ممارستها مساعد المستشار القانوني لسكرتارية الأمم المتحدة، وأصدرت اللجنة بياناً صحفياً يوم ١٩٩٢/٧/٢٤ لوحظ فيه أن النتيجة النهائية للجلسة السادسة هي "إجراء مزيد من التحري في القسم الخاص بخور عبد الله ومناقشته في جلسة أخرى تعقد لهذا الغرض في تشرين الأول^(٣).

وبتاريخ ١٢/٨/١٩٩٢ وجه الأمين العام للأمم المتحدة رسالة إلى رئيس مجلس الأمن أرفق بها "التقرير الأخير" للجنة والذي أنجزته خلال جلستها السادسة، وفي ما يتعلق بالحدود البحرية أوضحت الرسالة انه "بقدر تعلق الأمر بالحدود القريبة من الساحل فان المجلس قد يرغب في تشجيع اللجنة على تخطيط

(١) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811) .

(٢) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811) ..

(٣) المصدر السابق.

ذلك الجزء من الحدود بأسرع وقت ممكن لتستكمل بذلك عملها"، وقد وردت هذه الإشارة رغم حقيقة أن السكرتارية كانت تعلم تماماً ان اللجنة لم تكن قد قررت بعد في حينه، وعلى أساس تفويضها ما إذا كانت مخولة بتخطيط الحدود البحرية، وعلى الرغم من حقيقة أن موقف رئيس اللجنة كان واضحاً بالنسبة للأمين العام وهو تقديم استقالته في حالة فرض مسألة تخطيط الحدود البحرية على اللجنة، وفي ضوء رسالة الأمين العام للأمم المتحدة، بصرف النظر عن وجهات النظر والآراء المغايرة في اللجنة ورئيسها، تصرف مجلس الأمن بسرعة في اعتماد القرار ٧٣٣ (١٩٩٢) الذي رحبت الفقرة ٣ منه بـ "قرار اللجنة للنظر في القسم الشرقي من الحدود الذي يشمل الحدود البحرية" وحث "اللجنة لتخطيط هذا الجزء من الحدود بأسرع وقت ممكن لتستكمل بذلك عملها". خلافاً للتفويض الممنوح لها كما حدده مجلس الأمن نفسه في القرار ٦٨٧ (١٩٩١) ^(١).

الأمر الذي دفع برئيس اللجنة إلى الاستقالة من رئاسة اللجنة في رسالته الموجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة في ١١/٤/١٩٩٢، ورسالته المفصلة المؤرخة ١١/٦/١٩٩٢ الموجهة إلى المستشار القانوني للأمم المتحدة، وقد أشار السيد مختار إلى أن الاستقالة كانت لسببين أولهما "شخصي" أما الثاني فهو، بحسب ما جاء في نص الرسالة، (لقد تكونت لديّ منذ بعض الوقت تحفظات بشأن شروط الرجوع إلى اللجنة". وقد أثرت في مناسبات عدة مع المستشار القانوني، بعض النواحي الخاصة بشروط الرجوع إلى اللجنة وكيف انه جلب الانتباه إلى أن "الحدود في القسم البحري (خور عبد الله) لم يشر إليها بدقة في وصف الحدود كما تضمنه تبادل الرسائل لعام ١٩٣٢، ولذلك فإن تعيين الحدود كان غير متاح للجنة والتي يمكن أن تتم على أساسه عملية تخطيط هذا الجزء من الحدود"، كما كشف السيد مختار كيف أن المستشار القانوني أوضح له في نيسان ١٩٩٢ أن "أي تغيير في تفويض اللجنة من جانب مجلس الأمن هو خارج حدود هذه المسألة ونظراً

(١) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة S/RES/733(1992) ؛ والوثيقة (S/22592) والوثيقة (S/22593).

لإدراكي انه من الصعب بالنسبة لي تغيير الشروط الحالية للرجوع إلى اللجنة، ولأسباب أخرى شخصية لم يعد لي أي خيار آخر غير تقديم استقالتي^(١).

وبعد استقالة رئيس اللجنة عين السيد نيكولاس فالتيكوس (اليونان) رئيساً لها، ففي الجلسة السادسة للجنة في جنيف للفترة من ١٤-١٦/١/١٩٩٢، اتخذت اللجنة خلالها قراراً سريعاً يفيد، بان المبدأ الجوهرى الذي يحكم عملية تخطيط الحدود في خور عبد الله ينبغي أن يكون الخط المار في الوسط مما يفهم منه أن هدف تسوية الحدود هو تسهيل مرور الملاحة لكلا الطرفين^(٢).

وبعيداً عن الخوض في التفاصيل الفنية فقد تم تحديد خط الحدود البحرية في منطقة خور عبدالله، وأكدت اللجنة عند تحديد خط الوسط (الثالوك) بان جوهر هذا التحديد يرتكز على " أن يكون المنفذ البحري ممكناً للدولتين لمختلف أنحاء إقليم كل منهما المتاخم للحدود المخططة"^(٣).

وعند بدء حساب خطوط الأساس جاءت موافقة الكويت على هذه الخطوط بينما لم يرد العراق على طلب اللجنة واستمرت اللجنة في تخطيط الحدود بالاتفاق مع الجانب الكويتي دون العراقي، واستمرت اللجنة بعملها بغياب العراق الذي اعترض وبشكل رسمي على أعمال اللجنة فيما يتعلق بالحدود البحرية من خلال الرسالة التي قدمها وزير خارجية العراق إلى رئيس مجلس الأمن في ٣/٤/١٩٩٢، و بيّن فيها عدم جدوى اللجنة وعملها، ولم يحضر ممثل العراق الدورات الست، التي تم عقدها للمدة من ١٥ / ٧ / ١٩٩٢ إلى أيار / ١٩٩٣، بسبب افتقار مجلس الأمن إلى الاختصاص القانوني للبت في مسائل الحدود، وخصوصاً

(١) في اعتراضات السيد مختار اتمادجا على تخطيط الحدود البحرية انظر: سيف الدين محمود المشهداني ، تجاوز مجلس الأمن لحدود سلطاته في قراراته ضد العراق ، مجلة دراسات قانونية ، العدد الأول ، لسنة ٢٠٠٠ ، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٠ ، ص ١٨ .

(٢) انظر الفقرة (١٥) من التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود، وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811).

(٣) انظر الفقرة (٩٠) من التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود، وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811)..

فيما يتعلق بتخطيط الحدود البحرية بين دولتين متشاطئتين^(١)، إذ شكلت هذه الممارسة ممارسة فريدة لم تتكرر في حياة الأمم المتحدة، وكرر العراق اعتراضه هذا في ثلاث رسائل متوالية، بينت فيها الخارجية العراقية وبالأدلة الأضرار التي ستلحق بالعراق وتخنق رئته البحرية الوحيدة، ورفض مجلس الأمن هذا الاعتراض من خلال بيان لرئيس مجلس الأمن بالنيابة عن الدول الأعضاء في ١٧/٦/١٩٩٢ وأكد من جديد أن عمل اللجنة هو تحت متطلبات الفصل السابع^(٢).

وفي محاولة لإضفاء نوع من الإنصاف والمشروعية على أعمالها، قررت اللجنة أن يكون خط الوسط ومن خلاله المنفذ الملاحي الوحيد للعراق مرتبطاً بتعزيز السلم والأمن الدوليين، وأكدت على أن المنفذ الملاحي يجب أن يكون ممكناً إلى كل مياه وأقاليم كلا الدولتين، وخلصت اللجنة إلى أمر مهم جداً هو مرتكز أساسي لتخطيط الحدود البحرية بان حق الملاحة البحرية غير قابل للتعليق^(٣).

وقام مجلس الأمن بتبني أعمال لجنة تخطيط الحدود من خلال القرار (٨٣٣) في ٢٧/٥/١٩٩٣ وطالب العراق والكويت باحترام قرارات اللجنة التي تعد نهائية، وأكد على ضرورة احترام الحق في المرور و الملاحة البحرية وأكد أن تخطيط هذه الحدود مرتبط بالفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، وتم تزويد العراق والكويت بنسخة مصدقة من الإحداثيات الجديدة، بينما احتفظت الأمم المتحدة بنسخة ثالثة حفظت في محفوظات الأمم المتحدة^(٤).

لم تأخذ اللجنة بنظر الاعتبار مسارات خط الثالوك في خور عبد الله، ولم تعتمد على النقاط العميقة للمجرى الملاحي المشترك بين البلدين، بحيث صارت

(١) انظر الفقرة (٢١) من التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود، وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811).

(٢) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/24309) .

(٣) انظر الفقرة (٩٧) من التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود، وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/25811).

(٤) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/RES/833(1993) .

الممرات الملاحية العميقة كلها من حصة الكويت وحدها، ويوجز مجموعة من الخبراء الملاحيين العراقيين الاعتراضات الفنية الآتية على عمل اللجنة^(١):-

- تعاملت اللجنة مع خور عبد الله وكأنه بحر إقليمي يفصل بين دولتين متشاطئتين، في حين لا تنطبق هذه الصفة على الخور، لا من بعيد ولا من قريب، لأنه عبارة عن حوض رسوبي ضحل تجمعت فيه المياه الداخلية المرتبطة بالبحر، ويخترق هذا الحوض ممر ملاحي قليل الأعماق، مما اضطر الحكومة العراقية، منذ عام ١٩١٩، إلى تكريس جهودها لتعميقه وتهذيبه وتأثيره بالعوامات والفنارات الملاحية، وواصلت الموانئ العراقية، منذ عام ١٩٦٢، تعميق ممره الملاحي الضيق، مستعينة بأسطولها العملاق، الذي يضم أكبر وأحدث سفن الحفر البحري، في حين لم يكن للكويت أي تواجد في هذه المنطقة، ولم يكن لديها أي نشاط يذكر.
- ارتكبت اللجنة أخطاء جسيمة عندما اختارت بعض المناطق الضحلة، التي تغطيها المياه بالكامل في المد والجزر، وتعاملت معها وكأنها مجموعة من الجزر الأرخيلية، وذلك بهدف ترحيف خطوط الحدود المائية باتجاه ساحل الفاو، وضم المزيد من المسطحات البحرية للكويت، فوق اختيار اللجنة على منطقة (قشت العيك)، ومنطقة (رأس القيد) وهي من المناطق الضحلة الواقعة بمحاذاة الممر الملاحي لخور عبد الله عند العوامة (١١).
- اعتمدت اللجنة في تقسيم خور عبد الله على قراءات المد العالي في المنطقة المحصورة بين ساحل الفاو وجزيرة بوبيان، وتجاهلت الخرائط الكنتورية لقراءات الجزر الواطئ، في خطوة خبيثة منها تستهدف إضافة المزيد من المساحات المائية إلى الكويت على حساب الحقوق العراقية، التي صادرتها اللجنة، ومن نافلة القول، نذكر أن مياه المد العالي تغطي الأكتاف العريضة لمنطقة (رأس البيشة) جنوب الفاو، وهي منطقة طينية

(١) كاظم فنجان الحمادي، التفاصيل القانونية للتجاوزات الكويتية في مشروع ميناء مبارك، متوفر على موقع:

www.almaktaba.net/search

و تقرير لخبراء الملاحة عراقيين ص ٢، متوفر على الموقع:

www.newiraq.com

رخوة، شديدة الضحالة، تظهر عند انحسار الماء، وتختفي في فترات المد، يطلق عليها محليا (مَرَكَتُ عبد الله).

- تجاهل اللجنة حق العراق في الوصول إلى البحر عن طريق ممره الملاحي الوحيد في خور عبد الله (خط الثالوك)، وهو الحق الذي كفلته المواثيق الدولية كلها منذ الحرب العالمية الثانية، وكرسه ميثاق الأمم المتحدة ضمن ضرورات الاهتمام بتحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية، وضمن ضرورات نشر مفاهيم الأمن والسلام بين الأقطار المتجاورة، وضمنته الجمعية العامة في قرارها (٢٧٤٩) في السابع عشر من أيلول (سبتمبر) ١٩٧٠، الذي نص على أن: (أطراف أي نزاع يتعلق بعملية استغلال البحار والمحيطات، أو أي نزاع آخر يتعلق بتحديد تلك المنطقة يجب أن تتم تسويته طبقا للمادة ٣٣ من الميثاق).
- لا يوجد أي أساس قانوني يبرر إدخال ممثل البعثة الدائمة لبريطانيا الخرائط التي جلبها من بلده ، (وهي خريطة بريطانية) لكي تصبح معتمدة لإصدار القرار ٦٨٧ لسنة ١٩٩١ وأساسا لتخطيط الحدود ، في حين أن محضر ١٩٦٣ لم ترفق به أية خارطة أو مرسم يعين الحدود مع الكويت .

وفي نهاية الأمر فقد وجه سفير العراق في الأمم المتحدة السيد نزار حمدون رسالة إلى الأمين العام للأمم المتحدة مؤرخة في ١٤ / ١٠ / ١٩٩٤ مرفقة بها رسالة وزير خارجية العراق ومرفقة بها ثلاثة مستندات، الأول يتضمن إعلان المجلس الوطني تأييده لاعتراف العراق بسيادة دولة الكويت ، وامتثاله للقرار ١٩٩٣/٨٣٣ واعترافه بالحدود كما رسمتها لجنة الأمم المتحدة ، وتضمن المستند الثاني قرار مجلس قيادة الثورة (٢٠٠) في ١٠ / ١١ / ١٩٩٤ المتضمن الامتثال لقرار (٨٣٣ / ١٩٩٣) والاعتراف بالحدود التي رسمتها اللجنة التابعة للأمم المتحدة واحترامه لحرمة الحدود ، أما المستند الثالث فهو جريدة الوقائع العراقية المنشور فيها إعلان المجلس الوطني وقرار مجلس قيادة الثورة^(١).

(١) في خلاصة موقف العراق الرسمي من أعمال لجنة تخطيط الحدود انظر: رسالة السيد

محمد سعيد الصحاف وزير خارجية العراق السابق إلى الأمين العام للأمم المتحدة في

١٩٩٢/٥/٢١، وثائق الأمم المتحدة، الوثيقة رقم (S/24044)

البحث الثاني

حقوق العراق في الملاحة البحرية

ندرس في هذا المبحث تأثيرات تشييد ميناء مبارك على حقوق العراق الملاحية وتهديدها المباشرة لهذه الحقوق وفق قواعد القانون الدولي العام، وذلك عبر مطلبين يدرس الأول موقع الميناء وتهديداته للعراق، بينما يدرس الثاني مخالفة الميناء لقواعد القانون الدولي العام.

المطلب الأول

التهديدات التي ستلحق بحق العراق بالملاحة

ندرس هنا موقع ميناء مبارك واثاره المباشرة في حقوق العراق بالملاحة البحرية من خلال تعارضه مع قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمعالجة الحالة بين العراق والكويت.

أولاً: موقع ميناء مبارك

اختارت الكويت من منطقة البحر الإقليمي في جزيرة بوبيان و المقابلة لسواحل العراق في مدينة الفاو موقعاً جغرافياً لبناء ميناء مبارك، والذي تنفذه شركة (Hyundai) الكورية الجنوبية، ويتخذ الميناء موقعاً في خاصرة مدينة الفاو، وقد سارعت الحكومة الكويتية لطرح المشروع الذي تديره شركات القطاع الخاص، في بداية سنة ٢٠٠٤، بعد أن أثارت تصريحات بعض الساسة العراقيين بشأن تأجير جزيرة وربة أو بوبيان، لتكون منفذاً بحرياً للعراق، الذي لا يجد له منفذاً مناسباً على الخليج كما في توضحه الصورة ادناه^(١).

ويتم تنفيذ المرحلة الأولى للمشروع بعقد تصميم وتنفيذ بلغت مدتها ٣٠ شهراً، وتضمنت أيضاً إعداد وتهيئة المخططات الهندسية الأولية والتفصيلية للتصميم، والمواصفات الفنية، أما المرحلة الثانية من المشروع فسيتم البدء بها هذه السنة (٢٠١١)، وتستغرق عاماً واحداً، وتشتمل على تنفيذ أعمال التوسعة كزيادة

(١) في تفاصيل بناء الميناء وموقعه انظر: تقرير لخبراء الملاحة عراقيين، مصدر سابق.

عدد المراسي، وزيادة مساحة محطة الحاويات، وستبدأ المرحلة الثالثة والأخيرة للمشروع عام ٢٠١٣ وتنتهي عام ٢٠١٦، وتشتمل على تنفيذ أعمال التوسعة لزيادة عدد المراسي، وزيادة الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات لتستوعب ٢,٥ مليون حاوية سنوياً، وقد أخذت الدراسات الأولية للمشروع بنظر الاعتبار كلفة النقل إلى الميناء حيث ستكون الأسعار تنافسية جداً، واقل من ٥٠% من موانئ الكويت الأخرى، وقد تم رصد ميزانية تقديرية لتنفيذ المرحلة الأولى بكلفة تبلغ ٣٠٥ ملايين دينار كويتي فضلاً عن ١١٠ ملايين دينار كويتي لتغطية تكاليف مشروع للسكة الحديد في المنطقة^(١).

ثانياً: تهديدات ميناء مبارك لحقوق العراق

تتبين آثار ميناء مبارك الضارة التي ستلحق بالعراق من خلال إعاقة خطوط الملاحة البحرية العراقية، وتقليل أهمية الموانئ العراقية، تقييد الملاحة البحرية في مينائي أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة، وسيجعل من الشريحة البحرية الصغيرة التي تركت للعراق بعد نشوء دولة الكويت، أشبه بمستنقع بحري ضحل ومحاصر لا تصلح لأي مشروع^(٢)، أما العنق الملاحي العراقي البالغ عرضه الآن (٤) كيلومتر، فسيصبح عرضه، بعد إنجاز ميناء مبارك، كيلومتراً واحداً، ويجد خبراء الملاحة البحرية في العراق أن الكويت اختارت أن تنفذ مشروعها الجديد في أضيق الأماكن، ساحل الفاو، المنفذ البحرية الوحيد، التي يتنافس منها العراق في هذا المكان الحساس، الذي يعترض خطوط السفن المتوجهة إلى الموانئ العراقية، وتصر على فرض واقع جيوبوليتيكي استنزائي في منطقة تعد من أخرج المناطق الملاحية في العالم، وكأنها تريد غلق آخر ما تبقى من بوابات الموانئ العراقية، ومن ثم حرمان العراق من منفذه البحري الوحيد وتحويله إلى دولة شبه حبيسة، تتحكم الكويت الدولة الصغيرة بتجارته الخارجية، وبذلك يتحول العراق إلى دولة يصدق عليها وصف المتضررة

(١) تقرير لخبراء الملاحة عراقيين، مصدر سابق ص ٤.

(٢) كاظم فنجان الحمامي، حافظوا على حدود العراق البحرية، منشور على موقع:

. www.nasiriyah.org/ara

- جغرافياً بحسب اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ ، و يلخص الخبراء الاقتصاديون و الملاحيون الآثار السلبية لميناء مبارك على العراق بالامور الاتية^(١):-
- إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، ومن ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها.
 - إن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستقزازي حسب مراحل المشروع، سوف تلحق الضرر الأكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه الى حد الآن.
 - إمكانية قيام الحكومة الكويتية مستقبلاً بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية.
 - إجهاض مشروع ميناء العراق الكبير، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحتها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائدية الجزيرة له.
 - الاضرار اقتصادياً العراق وجعل تجارته الخارجية في منطقة الخليج العربي من خلال الكويت الدولة الصغيرة بالمقارنة مع العراق سواء بثقله التاريخي أو الاستراتيجي أو السياسي.

(١) للمزيد انظر: عامر عبدالجبار، ميناء مبارك عمل استقزازي، منشور على موقع:

www.albauaba.com

عدي غني الاسدي، تبعات إنشاء ميناء مبارك الكويتي على الاقتصاد العراقي، محاضرة منشورة على موقع كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بابل:

www.uobabylon.edu.iq/uobcoleges/?fid=9

المطلب الثاني

تعارض مشروع الميناء وقواعد القانون الدولي

يتعارض تشييد ميناء مبارك مع قواعد القانون الدولي العام وبأوجه متعددة، فتشييد هذا الميناء يتعارض مع قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة بمعالجة الحالة بين العراق والكويت في أعقاب ١٩٩١، ويتعارض تشييد هذا الميناء مع قواعد اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ والتي صادق عليها العراق والكويت، فضلاً عن التعارض الحاصل بين تشييد هذا الميناء والمبادئ العامة للقانون الدولي العام، وكما نبين في التفصيل الآتي:

أولاً: التعارض مع قرارات مجلس الأمن ذات الصلة

عندما يصدر مجلس الأمن الدولي أية قرارات تحت متطلبات الفصل السابع وهي القرارات التي ترتبط بحفظ السلم والأمن الدوليين أو إعادتهما إلى نصابهما، هذا يعني أن متطلبات هذه القرارات واجبة التنفيذ ما بين الدول، وتعد ملزمة لكل الدول سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، وفي ذات الوقت يعد مجلس الأمن الدولي هو المشرف والضامن لحسن تنفيذ هذه القرارات من جميع الدول الأعضاء وحتى غير الأعضاء في الأمم المتحدة وفقاً لنص المادة (٢) الفقرة (٦) من الميثاق^(١).

وربط مجلس الأمن الدولي بين تطبيق العراق لقرارات المجلس المتعلقة بالحالة بين العراق والكويت والسلم والأمن الدوليين، وتأكدت هذه المسألة في قرارات مجلس الأمن أكثر من مرة، فقد قال السير ديفيد هنائي ممثل بريطانيا في مجلس الأمن (يتعين على مجلس الأمن ضمان احترام تخطيط الحدود هذا، وهذه مهمة يومية لبعثة الأمم المتحدة للمراقبة في العراق والكويت، ولكن يجب ان يحترمه الطرفان) ويبدو أن الطرف الكويتي يعتقد أن واجب تنفيذ هذه القرارات يقع على عاتق العراق فقط دون أن تلتزم هي بتنفيذ هذه القرارات من جهتها، ونؤكد أن كان العراق هو الملتزم لوحده بجوانب متعددة من هذه القرارات مثل الجوانب المتعلقة بنزع الأسلحة ولجان التفيتش، لكن مسألة تخطيط الحدود في جوهرها هي التزام متبادل بين الطرفين، وفي قراءة القرار (٦٨٧) وفي الفقرة (٢) منه فإنه يطلب من كلا الدولتين بضرورة احترام حرمة الحدود الدولية على

(١) انظر نص المادة (٢) الفقرة (٦) من ميثاق الأمم المتحدة.

وفق ما ورد في محضر عام ١٩٦٣^(١)، وهذا معناه التزاماً متبادلاً باحترام حرمة الحدود وليس التزام من جانب واحد كما يريد أن يفهمه الجانب الكويتي، وجاء القرار (٨٣٣) ليؤكد من جديد على ضمان احترام حرمة الحدود من كلا الطرفين وهذه المرة في ضوء أعمال لجنة تخطيط الحدود والتي عدت باتة وملزمة لكلا الطرفين بحسب الفقرة (٢) من القرار، وأكد في الفقرة (٥) من القرار على ضمان الممر الملاحي الوحيد للعراق^(٢).

أن موقع ميناء مبارك سيؤثر في حركة الملاحة البحرية من وإلى العراق وتحديداً في ميناء أم قصر وميناء الزبير، ليكون عقبة بوجه الملاحة العراقية إذا تتجاوز منشأته وأرصفتها حدود خط الثالوك، وتقطع الشريان الملاحي الوحيد الذي تتغذى منه الموانئ العراقية. وتمتد هذه التأثيرات لتتجاوز حتى على محرمات خط الثالوك، وتعترض مسارات السفن التجارية المتوجهة إلى موانئنا المحصورة في أطراف الزاوية الشمالية الغربية البعيدة، الواقعة خلف جزيرة (بوبيان)، وخلف جزيرة (وربة) وفي هذا مخالفة واضحة لقرار مجلس الأمن الدولي ذي الرقم (٨٣٣) الفقرة (٥) التي تلزم كلا الدولتين باحترام الحق بالمرور الملاحي.

أن أعمال لجنة الحدود وعلى الرغم من جورها واقتطاعها أجزاء من الإقليم العراقي المائي والأرضي ومخالفتها للقواعد الفنية والقانونية، فإن مجلس الأمن تبناها وهي ملزمة للعراق والكويت وأية مخالفة لها تجعل من مجلس الأمن الدولي ومن خلاله الدول دائمة العضوية هي من تتحمل المسؤولية الدولية في ضمان حدود العراق البرية والبحرية وحقوقه الملاحية، وإلا فإن العراق سيكون في حل من هذه القرارات المرتبطة بتخطيط الحدود.

ثانياً: التعارض مع اتفاقية قانون البحار

حددت المادة (١٥) من اتفاقية قانون البحار قاعدة خط الوسط أساساً لتحديد الحدود البحرية بين الدول المتشاطئة، ومن قبلها المادة (١٢) من اتفاقية جنيف للبحار لسنة ١٩٥٨، وقننت هاتان الاتفاقيتان بذلك قاعدة عرفية استقر عليها التعامل الدولي وطبقته محكمة العدل الدولية أكثر من مرة وحددت لجنة تخطيط الحدود الأممية خط الوسط بين العراق والكويت طبقاً لهذه القاعدة، مع استذكار إن مناطق الملاحة العميقة هي أكثر قرباً إلى الجانب الكويتي من العراقي.

(١) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (1991) S/RES/687.

(٢) وثائق الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (1993) S/RES/833.

وعند دراسة تفاصيل اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ فإن جل تركيزها كان يهدف إلى الحفاظ على حقوق الدول ذات الساحل القصير والدولة المتضررة جغرافياً على نحو ما جاء في المادة (٧٢) من الاتفاقية والتي أكدت على حقوق الدول المتضررة جغرافياً في إمكانية الوصول إلى البحر العالي^(١)، وتتضمن هذه المسألة حرمان العراق من الاستفادة من موارده الاقتصادية، التي يمكن أن يستغلها ويستثمرها في المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ والمنطقة المتاخمة، والجرف القاري.

أن الإشكالية التي نواجهها هنا برأينا معقدة جداً وتحتاج الى سرد العديد من الوثائق التاريخية القانونية والسياسية منها، ولا يكفي بحث محدود الصفحات لتوضيحها فالعراق وباختصار وعلى وفق المادة (١٥) تحديداً يمتلك حقوقاً تاريخية كثيرة جداً ولا غبار عليها، في منطقة خور عبدالله والجزر المتكونة فيه، والتي لم تأخذها لجنة تخطيط الحدود في نظر الاعتبار، فضلاً عن ذلك فإن للعراق ظروفاً خاصة قائمة سيزيد تشييد الميناء من حرجها، تستدعي ضمان حقه في خطوطه الملاحية المستقرة والدائمة، ثم أن تشييد الميناء سيؤثر بشكل مباشر في خط الوسط الذي سيدفع السفن لان تسلك خطوطاً ملاحية جديدة في مناطق غير عميقة.

أن تشييد الميناء يتعارض بالكامل مع المادة (١٥) من اتفاقية قانون البحار، ليس من الجوانب التي ذكرناها فقط، بل سيؤدي إلى أن تسلك السفن من وإلى العراق خطوطاً ملاحية ضمن نطاق البحر الإقليمي الكويتي، وهذا يتضمن مد الاختصاص القانوني الكويتي عليها، فضلاً عن إجبارها على رفع العلم الكويتي، فهل يعقل إن ترفع السفن العراقية التي كان حتى الخليج العربي يسمى باسمها (خليج البصرة) علم الكويت! العراق الذي دفع دماء خيرة رجاله دفاعاً عن عروبة الخليج بحرب استفادت الكويت وغيرها منها ولم تجن للعراق إلا الدمار.

ان إجراءات المرور البري تتطلب رفع العلم الكويتي على السفن العراقية وغير العراقية، وتعني أيضاً خضوعها للزيارة والتفتيش من السفن الحربية الكويتية عند حالة الضرورة التي تقدرها الكويت، وتتضمن حرمان السفن الحربية العراقية من

(١) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار (مناطق الولاية الوطنية)، مطبعة الأديب، بغداد،

الملاحة في خور عبد الله، وتمنع سفن الصيد العراقية من مزاوله نشاطاتها في المنطقة^(١).

ثالثاً: التعارض مع المبادئ العامة للقانون الدولي

تُمثل المبادئ العامة للقانون مجموعة من القواعد الأساسية العامة التي تتضمن قواعد تفصيلية تنفرع عنها، تحرك وتسد قواعد قانونية أخرى وتعد مصدراً ثانوياً من مصادر القانون الدولي العام، ووسيلة من وسائل سد الثغرات في المصادر القانونية الأخرى، وتسهم أيضاً في حل النزاعات القانونية بين الدول، وتتكون من مجموعة من المبادئ العامة للقانون في النظم التشريعية الوطنية التي يمكن تطبيقها في ميدان القانون الدولي العام، فضلاً عن المبادئ العامة للقانون الخاصة بالقانون الدولي العام والتي لا يوجد لها جذور في التشريعات الوطنية^(٢).

وفيما يخص التعارض الحاصل بين تشييد ميناء مبارك والمبادئ العامة للقانون نجد تشييد هذا الميناء يصطدم بعدة مبادئ أهمها مبدأ حسن الجوار وتنفيذ الالتزامات القانونية بحسن نية فضلاً عن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، ويعد مبدأ حسن الجوار من أهم المبادئ التي لها جذور في الأديان السماوية ومنها تحولت إلى قاعدة عرفية ثم قاعدة قانونية أمرت بطقها محكمة العدل الدولية و نص عليها ميثاق الأمم المتحدة في ديباجته وفي المادة (١) الفقرة الثانية، فضلاً عن وروده في إعلان الجمعية العامة لمبادئ القانون الدولي المتصلة بالعلاقات الودية ما بين الدول في ١٩٧٠، وذكره ضمناً في قرار تعريف العدوان لسنة ١٩٧٤. ودون الولوج في تفاصيل هذا المبدأ والقواعد القانونية المتشعبة المنفرعة عنه فإن هذا المبدأ وقدر تعلق الأمر بإطار دراستنا يوجب على الدول المتجاورة أن لا تستخدم إقليمها بما يضر بأمن وإقليم دولة جارة أو مصالحها الاقتصادية والسياسية، وان تعمل بمعية الدولة الجارة على إدامة مناطق الجوار والتشاور في أية استخدامات مستقبلية قد تضر بالدولة الجارة أو تقوت عليها بعض المصالح الحيوية.

وفيما يتعلق بتشيد هذا الميناء، فإن ضرره بالاقتصاد العراقي لا يقبل الجدل فضلاً عن تأثيره بل قتله لمصالح العراق الحيوية في استخدام خطوطه الملاحية

(١) في متطلبات المرور البريء وشروطه انظر: المصدر السابق، ص ١٤٦.

(٢) في قيمة المبادئ العامة للقانون ودورها في القانون الدولي العام انظر: محمد سامي

عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٨٥.

بكل سلاسة ودون أية عوائق، وإقدام الكويت على بناء الميناء دون التشاور مع العراق ودون النظر الى المصالحه وحقوقه الثابتة في منطقة خور عبدالله.
 أما عن مبدأ تنفيذ الالتزامات القانونية بحسن نية والذي نصت عليه المادة (٢) الفقرة (٢) "الكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون بحسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم في هذا الميثاق"^(١)، وكذلك نص المادة (٢٦) من اتفاقية فينا لقانون المعاهدات "كل معاهدة نافذة تكون ملزمة لأطرافها وعليهم تنفيذها بحسن نية"^(٢)، إن الدول تلتزم بإتباع هذا المبدأ لتحقيق الى المصالح المشتركة فيما بينها، دون النظر إلى المصلحة الأنانية والفردية لدولة على حساب مصالح دولة أخرى^(٣)، فعند إقدام الكويت على أي تصرف ضمن نطاق إقليمها المائي، يجب أن لا يركز في جوهره على إهدار المصالح القانونية للعراق، كما يستلزم من الكويت الحفاظ على مبدأ حسن النية عند تطبيقها لقرار الأمم المتحدة ذي الرقم (٨٣٣) والذي ركز على عدم إعاقة حرية الملاحة في منطقة خور عبدالله، وضمان حرية الملاحة للطرفين، فان الكويت ببناء هذا الميناء تهدر مصالح العراق المثبتة في قرار أممي فضلاً عن المصالح الاقتصادية المتحققة للكويت هي مصالح أنانية فردية.

وعند بحث التعارض مع مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق الذي يتضمن جوهره مبدأ عدم الإضرار بالغير أو عدم استعمال الحق على نحو غير مشروع يلحق ضرراً بالغير^(٤)، فان قراءة سلوك الكويت في تشييد ميناء مبارك وان كان في ظاهره وللوهلة الأولى (prema face) يتضمن استخدام حق للكويت في تشييد منشآت اقتصادية ضمن نطاق إقليمها المائي إلا أن تفحص جوهر هذا السلوك يتطلب البحث عن الغرض أو الهدف من ممارسته فكل تصرف هدفه الإضرار

(١) انظر: نص المادة (٢) من ميثاق الأمم المتحدة لسنة ١٩٤٥.

(٢) انظر: نص المادة (٢٦) من قانون فيينا للمعاهدات لسنة ١٩٦٩.

(٣) عن مبدأ حسن النية، أنظر: رشيد مجيد الربيعي، مبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزامات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية لقانون، جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص ٤٨٠.

(4) See: Ian Brownlie, The Principles of Public International law, Clarendon Press Oxford, 1966 ,p36.

بالغير هو تعسف في استعمال الحق، ثم نقارن بين المصالح المتحققة للكويت في ضوء المصالح التي تهدر للعراق، وفي إطار نظرية رجحان المصالح المعروفة في القانون الوطني والقانون الدولي فأبي استعمال للحق فيه إهدار لمصلحة دولة أخرى بشكل أكبر مما يحقق من مصلحة للدولة هو تعسف في استعمال الحق.

ونجد أن تشييد هذا الميناء هدفه الأساسي الإضرار بالعراق ومحاصرته اقتصادياً وربط اقتصاده وتجارتها الخارجية بدولة الكويت، ومخالفة هذا الميناء للقرارات المباشرة لمجلس الأمن التي تعالج الحالة بين العراق والكويت في ضوء أحداث ١٩٩١، وتعارضه مع اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، فضلاً عن التعارض مع بعض مبادئ القانون العامة.

الخاتمة

بعد الانتهاء من هذا البحث فإن النتائج القانونية التي توصلنا إليها تتلخص بالآتي:

- ١- كانت اليد الطولى في تحديد الحدود ما بين الدولتين لبريطانيا الدولة الحامية للكويت والمنتدبة (المحتلة) على العراق ووفق رغباتها ورغبات الكويت.
- ٢- يفتح تخطيط الحدود ما بين الدولتين قبل ١٩٩٠ العديد من المشاكل القانونية والفنية التي تركت آنذاك دون حلول، ولأسباب سياسية وقانونية تتعلق بعدم رضا العراق الكامل على تخطيط هذه الحدود، فضلاً عن استلاب الكويت لمجموعة من الجزر العراقية ذوات الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية بعيدة المدى، فضلاً عن عدم تزامن هذا التخطيط بأية خرائط متفق عليها ما بين الدولتين.
- ٣- قيام مجلس الأمن وبخطوة فريدة لم تتكرر الى حد الآن، بإعادة تخطيط هذه الحدود في أعقاب الحالة بين العراق والكويت في سنة ١٩٩٠، واستناده إلى خرائط وضعها طوبغرافيون بريطانيون، فضلاً عن تجاهل مجلس الأمن لاعتراضات العراق خاصة فيما يتعلق بمنطقة الحدود البحرية في خور عبدالله.
- ٤ يقع ميناء مبارك في خاصرة مدينة الفاو العراقية وسيؤدي إلى إعاقة خط الملاحة البحرية الذي قرره مجلس الأمن الدولي في القرار (٨٣٣) وواجب احترامه من العراق والكويت.
- ٥- يخالف بناء هذا الميناء اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ وللمادة (١٥) منها تحديداً فضلاً عن تحويله العراق الى دولة متضررة جغرافياً بحسب اتفاقية قانون البحار.

٦- مخالفة بناء الميناء للمبادئ العامة للقانون الدولي المتعلقة بحسن الجوار وتنفيذ الالتزامات الدولية بحسن نية، فضلاً عن مبدأ عدم التعسف باستخدام الحق.

٧- يهدف بناء الميناء باعتقادنا حرمان العراق من إطلالته البحرية على منطقة الخليج العربي والى تحكيم الكويت بحركة التجارة الخارجية للعراق في هذه المنطقة.

ونوصي الحكومة العراقية بإمكانية الحفاظ على حقوقنا الملاحية ومن خلال الوسائل القانونية والسياسية التي كفلها لنا القانون الدولي العام ومن أهم هذه الوسائل، استخدام الطرق الدبلوماسية والسياسية لحل المشكلة سلمياً مع دول الكويت، في حال عدم الاستجابة من الكويت والإصرار على المضي بهذا المشروع يتوجب على العراق اللجوء إلى الوسائل الآتية:-

١- الذهاب إلى مجلس الأمن مباشرةً لمطالبة الكويت في احترام حرمة الحدود الدولية التي أقرها مجلس الأمن في قراره (٨٣٣)، ولاسيما وان هذا القرار تحت متطلبات الفصل السابع ويتوجب على الكويت الالتزام بمضمونه.

٢- في حال فشل مجلس الأمن بالوصول الى حل يجبر الكويت على ضمان حق العراق بالملاحة البحرية، نذهب للمطالبة بحقوقنا الملاحية إلى محكمة قانون البحار والتي شكلت بموجب اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، والتي صادق عليها العراق والكويت.

٣- اللجوء إلى محكمة العدل الدولية، وإثارة مسؤولية الكويت على أساس المسؤولية المطلقة لتأكد حدوث أضرار اقتصادية، فضلاً عن تفويت مصالح حيوية على العراق، فالكويت تتحمل هذه المسؤولية على أساس الضرر، حتى لو افترضنا جدلاً أنها تقيم ميناء ضمن نطاق إقليمها، فأساس عدم الشرعية وإثارة المسؤولية الدولية هو الضرر الحاصل في الجانب العراقي.

٤- يمكن استغلال تدخل الكويت في غزو العراق ومطالبتها بتعويضات مالية عن أضرار الاحتلال الأجنبي للعراق، ورقة ضغط تسهم في إجبار الكويت على تقديم تنازلات في قضية حسم الحدود خاصة البحرية منها.

٥- وأخيراً نتمنى على طلبة الدراسات العليا والمختصين في القانون الدولي إجراء دراسات قانونية وتاريخية مطولة ومعقدة لواقع الحدود بين العراق والكويت، وذلك لحاجة المكتبة القانونية الى مثل هذه الدراسات.

المصادر

أولاً: الكتب العربية

- ١- اشرف عرفات أبو حجازة، إدماج قرارات مجلس الأمن الصادرة طبقاً لميثاق الأمم المتحدة وتنفيذها في النظم القانونية للدول الأعضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ٢- خالد يحيى احمد الجبوري، الكويت ومحاولات استعادتها في التاريخ المعاصر، الكلمة للنشر، بغداد، ١٩٩١.
- ٣- رشيد مجيد الربيعي، مبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزامات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية لقانون، جامعة بغداد، ١٩٨٣.
- ٤- سي يو اتجيسون ، مجموعة المعاهدات والتعهدات والسندات ذات العلاقة بالهند البريطانية والخليج والجزيرة العربية ، تعريب عبدالوهاب القصاب، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠١.
- ٥- فيصل عبدالرحمن علي طه، القانون الدولي ومنازعات الحدود، ط ٢، دار الأمين، القاهرة، ١٩٩٩.
- ٦- مجموعة باحثين، الحقيقة التاريخية لعراقية الكويت، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩٠، ص ٣٣.
- ٧- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار (مناطق الولاية الوطنية)، مطبعة الأديب، بغداد، ١٩٩٠.
- ٨- محمد سامي عبدالحميد وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٩- محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥.
- ١٠- مصطفى النجار ومحمد البكاء، الكويت عراقية (دراسة وثائقية/تاريخية /سياسية) ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩١.
- ١١- وليد حمدي الاعظمي، الكويت في الوثائق البريطانية (١٧٥٢-١٩٦٠)، دار رياض الريس، لندن، ١٩٩١.

ثانياً: الدوريات

- ١- سيف الدين محمود المشهداني ، تجاوز مجلس الأمن لحدود سلطاته في قراراته ضد العراق ، مجلة دراسات قانونية ، العدد الأول ، لسنة ٢٠٠٠

، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٠ .
 ٢- عامر عبد الفتاح الجومرد، تدخل الأمم المتحدة في شؤون الدول، مجلة
 الرافدين للحقوق، تصدر عن كلية الحقوق في جامعة الموصل، العدد ٣،
 السنة ١٩٩٧ .

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

- ١- ميثاق الأمم المتحدة لسنة ١٩٤٥ .
- ٢- محضر عام ١٩٦٣ بين العراق والكويت، مجموعة معاهدات الأمم
 المتحدة، المجلد (٤٨٥)، الوثيقة (٧٠٦٣) .
- ٣- اتفاقية فينا لقانون المعاهدات لسنة ١٩٦٩ .
- ٤- اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ .

رابعاً: وثائق الأمم المتحدة

- ١- (S/22412) .
- ٢- (S/22558) .
- ٣- (S/22592) .
- ٤- (S/22593) .
- ٥- (S/24044) .
- ٦- (S/24309) .
- ٧- (S/25811) .
- ٨- S/RES/687(1991) .
- ٩- S/RES/733(1992) .
- ١٠- S/RES/833(1993) .

خامساً: كتب انكليزية.

1- Hans Kelsen, The Law of the United Nations, Stevens
 and Sons Limited, London, 1951

2- Ian Brownlie, The Principles of Public International law,
Clarendon Press Oxford, 1966.

سادساً: شبكة المعلومات العالمية

- ١- تقرير لخبراء الملاحة عراقيين، متوفر على الموقع:
www.newiraq.com
- ٢- عامر عبدالجبار، ميناء مبارك عمل استفزازي، منشور على موقع:
www.albauaba.com
- ٣- عدي غني الاسدي، تبعات إنشاء ميناء مبارك الكويتي على الاقتصاد العراقي، محاضرة منشورة على موقع كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بابل:
www.uobabylon.edu.iq/uobcoleges/?fid=9
- ٤- كاظم فنجان الحمامي، التفاصيل القانونية للتجاوزات الكويتية في مشروع ميناء مبارك، متوفر على موقع:
www.almaktaba.net/search
- ٥- كاظم فنجان الحمامي، حافظوا على حدود العراق البحرية، منشور على موقع:
www.nasiriyah.org/ara
- ٦- هادي عزيز علي، الحدود العراقية الكويتية(قراءة قانونية موجزة)، جريدة الصباح العراقية، العدد (٨٣٨١) في ٢٠/٥/٢٠١١، النسخة الالكترونية، متوفرة على الرابط:
www.alsabahpaper.com.articaleshows.aspx?=8381