

تنظيم الملاحة البحرية على وفق اتفاقية خور عبد الله وفي اطار القانون الدولي الخاص.
Regulating maritime navigation in accordance with the Khor Abdullah Agreement within the framework of private international law.

بحث مقدم من قبل

م. عماد عبدالجليل راضي الجزائري

جامعة كربلاء / كلية القانون / قسم القانون الخاص

الخلاصة.

اتفاقية خور عبدالله أو اتفاقية تنظيم الملاحة البحرية هي اتفاقية دولية بحرية بين العراق والكويت صادق عليها العراق عام 2013 ووقعت الاتفاقية ضماناً لمصالح الطرفين الملاحية والتجارية. ويعكس هذا الوضع حساسية ترسيم الحدود البحرية في خور عبدالله والمخاوف الكويتية من ان يشكل حكم المحكمة الاتحادية العراقية ببطان اتفاقية 2013. مقدمة لتوترات جديدة إذا لم تعد العلاقات بين البلدين الا بعد 2008، وان تنفيذ الاتفاقية سيؤدي إلى ضرر كبير للجانب العراق وبشكل لا يحقق مصالحه الاقتصادية إضافة إلى مساس الاتفاقية بالسيادة العراقية، مما أدى إلى صدور قرار من المحكمة الاتحادية بإلغاء الاتفاقية واعتبار التصويت غير دستوري لأنه لم يحصل على اغلبية الثلثين من اعضاء مجلس النواب. سنتناول هذا الموضوع في اطار القانون الدولي الخاص. الكلمات المفتاحية: الملاحة البحرية، اتفاقية خور عبدالله، التصادم البحري، القانون الدولي الخاص، الاتفاقيات الدولية.

Abstract.

The Khor Abdullah Agreement, or the Maritime Navigation Regulatory Agreement, is an international maritime agreement between Iraq and Kuwait that Iraq ratified in 2013. The agreement was signed to guarantee the navigational and commercial interests of both parties.

This situation reflects the sensitivity of the demarcation of the maritime borders in Khor Abdullah and Kuwaiti fears that the Iraqi Federal Court's ruling invalidating the 2013 agreement constitutes a prelude to new tensions if relations between the two countries do not restore until after 2008, and that implementing the agreement will lead to great harm to the Iraqi side in a way that does not achieve its economic interests. In addition to the agreement's violation of Iraqi sovereignty, which led to a decision by the Federal Court to cancel the agreement and consider the vote unconstitutional because it did not obtain a two-thirds majority of the members of the House of Representatives. We will address this topic within the framework of private international law.

key words: Maritime navigation, Khor Abdullah Agreement, maritime collisions, private international law, international agreements.

المقدمة .

أولاً/ التعريف بموضوع البحث.

اشتعلت التوترات بين الجانبين العراقي والكويتي لا سيما في مجال العلاقات السياسية في الأونة الأخيرة، قد تميزت العلاقات العراقية - الكويتية بالتوتر في مجال العلاقات السياسية فيما بينهما لوجود عدد من المسائل المترابطة والعالقة بين الدولتين بسبب الحكومات التي حكمت العراق في السنوات السابقة، ومنها مسألة حدود العراق والكويت البحرية ، لا سيما الخلاف على قناة خور عبد الله والتي استخدمها العراق لسنوات طويلة في مجال التجارة الدولية. لذا قامت حكومات العراق بالتتابع والتي استلمت الحكم في العراق بعد عام 2003 بمحاولة تهدئة الأوضاع السياسية بين كلا الدولتين من خلال عقد اتفاقيات دولية لحل القضايا العالقة بينهما وأهمها قضية حدود البلدين البحرية، فتم الاتفاق لعقد اتفاقيه خور عبد الله بين كل من الجانب العراقي والجانب الكويتي في عام 2012 والتي كان الغرض منها تنظيم سير ملاحه بحرية في المرور لميناء خور عبد الله بشكل يحقق مصالح البلدين. إلا أنه لوحظ أن تنفيذ الاتفاقية يؤدي إلى ضرر كبير للجانب العراقي وبشكل لا يحقق مصالحه الاقتصادية إضافة إلى مساس الاتفاقية بالسيادة العراقية لا سيما وأنه قد تم التعدي على بعض الصيادين العراقيين واعتراض قواتهم في حين قامت الكويت ببناء مقرات سكنية وهو ما لم تفعله الحكومة العراقية . ولو كانت الوقائع الجغرافية هي خور عبد الله تعمل لصالح العراق فسيكون بالإمكان تغيير الاتفاقيات السابقة بين البلدين على ضوء عدم المساس بالسيادة العراقية وهكذا الأمر بالنسبة للحكومة الكويتية وهو ما يستدعي وضع حد للتنازع في منطقة خور عبدالله. وقد ازداد هذا التوتر خاصة بعد الموقف المتأرجح للمحكمة الاتحادية العليا والتي تارة توافق على الاتفاقية وتارة أخرى تعلن موقفها الرفض لها، لذلك فإن الغرض من هذه الدراسة يكمن في البحث حول الآراء التي كانت خلف هذه الموقف المتردد بين قبول الاتفاقية والتصديق عليها ورفضها خاصة محاولة بعض السياسيين استغلال المواقف الذي لاشك أنه لا يمس بسيادة كلا الدولتين فقط وإنما يمس أيضاً منطقة الخليج العربي بشكل عام. كذلك ما يزيد الأمر سوءاً القرارات التي صدرت من الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي بخصوص تحديد حدود البلدين البحرية على منطقة ميناء خور عبد الله باعتبارها منطقة حدودية شكلت خلافاً طويلاً بين البلدين.

ثانياً/ أهمية موضوع البحث.

تكمن أهمية بحثنا في موقف المحكمة الاتحادية العراقية بشكل خاص بل والشعب العراقي في جملته بشأن تأييد اتفاقية خور عبدالله أم رفضها والتنصل منها هذا مع أهمية قناة خور عبدالله وما تشكله من ممر مائي حيوي وتأثيرها على التجارة الدولية البحرية لعراق والكويت وفي اطار القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية.

ثالثاً/ مشكلة البحث .

يثير هذا البحث تساؤلاً هاماً حول : ما هو حقيقة الوضع الراهن الخاص باتفاقية خور عبدالله ؟ وكذلك حجم الخلاف والتردد الصادر من المحكمة الاتحادية العراقية بشأن قبول هذه الاتفاقية؟ الأمر الذي يثير بدوره عدة تساؤلات فرعية؛ تكمن في:

- (أ) ماهية قناة خور عبدالله؟ وما هي اتفاقية تحديد الحدود لكل البلدين فيها؟
- (ب) ما هي تداعيات ابطال اتفاقية خور عبدالله بين العراق والكويت؟
- (ت) ما هو موقف كل من البلدين بشأن ابطال هذه الاتفاقية ؟
- (ث) ماهو القانون الواجب التطبيق في حالت حدوث تصادم للسفن أجنبية في قناة خور عبد الله؟
- (ج) ماهو موقف القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية في حل مسائل تنازع القوانين؟

رابعاً/ منهجية البحث.

اعتمد الباحث في هذا البحث على المنهج التاريخي والمقارنة في استعراض المحاولات التي تم فيها وضع اتفاق لترسيم الحدود الخاصة بقناة خور عبدالله منذ العهد العثماني ومروراً بالاحتلال البريطاني ومن ثم وضع هذه القناة وفقاً لقرارات ترسيم الحدود التي صدرت من مجلس الأمن وكذلك قرارات الأمم المتحدة،

كذلك تم اعتماد المنهج التحليلي في تحليل كافة الآراء والمواقف المؤيدة والمعارضة لاتفاقية خور عبدالله من الجانبين العراقي والكويتي وفي اطار القانون الدولي الخاص .
وقد اعتمدنا في هذا البحث على خطة مكونة من مطلبين هما:
المطلب الأول: ماهية الاتفاقية خور عبدالله لكل من العراق والكويت
المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على تصادم السفن الأجنبية في اطار القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية .

المطلب الأول/ ماهية اتفاقية خور عبدالله لكل من العراق والكويت.

إن "خور⁽¹⁾ عبد الله" هو خور يطل على منطقة الخليج العربي من جهة الشمال ما بين جزيرة بوبيان ورية التابعتان للكويت وشبه جزيرة الفأو ويمتد خور عبد الله إلى داخل الأراضي العراقية ليشكل خور الزبير والذي يطل عليه ميناء أم قصر التابع للعراق. وهو يشكل منطقة دولية حدودية تفصل بين كل من العراق والكويت، فهو مسطح مائي يقع في الاتجاه الشمالي الغربي من رأس الخليج العربي، كما يعتبر المنفذ المائي الوحيد إلى موانئ خور الزبير أم قصر⁽²⁾.
وفي ضوء البحث حول ماهية خور عبدالله واتفاقية تحديد الحدود لكل من العراق والكويت، سنتكلم ذلك في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول: التعريف بخور عبد الله .

الفرع الثاني: رسم الحدود والمصادقة على الاتفاقية الخور بين العراق والكويت.

الفرع الأول/ التعريف بخور عبدالله .

يمثل خور عبد الله الممر الملاحي الوحيد للعراق وحلقة الوصل بين الموانئ العالمية والموانئ التجارية العراقية التي تقع في خور الزبير، كما يمثل الخور أيضا أهمية للجانب الكويتي خاصة بعد قيام الكويت ببناء ميناء مبارك في ساحل شرقي لجزيرة بوبيان⁽³⁾. فضلا عن، أن خور عبد الله يعد هو الطريق والممر إلى ميناء أم قصر وميناء وخور الزبير وهو قناة ضيقة وضحلة تنتشر فيها المستنقعات والسطوح الملحية، وبهذا لا يمكن استخدامه كمدخل إلى العراق إلا بالحفر المستمر للقناة التي تتوسط هذا الخور، وكذلك الحال بالنسبة لشط العرب وذلك يحدد السفن المارة عبر هذه القناة بغاطس لا يزيد عن (10.6) وفي أوقات المد العالي فقط. ومما هو جدير بالذكر، إن طبيعة الحدود البحرية بين العراق والكويت كانت أحد الأسباب الرئيسية التي دفعت العراق طيلة خمسين سنة الماضية إلى المفاوضة مع الكويت للحصول على مطل بحري على الخليج العربي، بالتنازل أو الاستئجار لجزيرتي وربة وبوبيان مقابل رفض كويتي⁽⁴⁾، ولم يكن أي اتفاق بين الكويت والعراق على رسم الجرف القاري وحدود المياه الإقليمية قبل الترسيم الخاص بالأمم المتحدة، وكان الاعتماد على القواعد الدولية المتعلقة بقانون البحار، وفي مقدمتها اتفاقيات جنيف الأربعة لقانون البحار لسنة 1958، واتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وكان اعتماد العراق والكويت على المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الأنفة الذكر، ونظرا لخضوع أغلب الدول الخليج العربي للسيطرة البريطانية، فقد طبق مبدأ ثلاث أميال بحري كامتداد لبحرها الإقليمية، وتطورت بعد ذلك لأسباب تتعلق بظهور النفط⁽⁵⁾. وقد أصدر العراق قانون تحديد المياه الإقليمية في العام 1958، وقد ورد في المادة الثانية منه "يمتد البحر الإقليمي لمسافة (12) ميل بحري باتجاه أعالي البحار مقاسا من أدنى حد لانحسار مياه البحر عن الساحل العراقي"، وقد تناولت المادة الثالثة كيفية تحديد الحد الخارجي للمياه العراقية عند التداخل مع المياه الإقليمية لدولة أخرى، "وهذا يتم بالاتفاق مع الدولة صاحبة الشأن طبقا للمبادئ المقررة في القانون الدولي أو بما يتم التفاوض عليه"⁽⁶⁾. أما بالنسبة لدولة الكويت ففي عام 1948 صدر مرسوم حدد من خلاله امتداد المياه الإقليمية الكويتية بمسافة (6 ميل) بحري، وعدل في العام 1967 ليصل إلى (12 ميل) بحري تبدأ من خطوط قاعدة خاصة بالبر الرئيسي والجزر الكويتية، وإذا كان ساحل البري الرئيس أو ساحل الجزيرة مواجهة للبحر تماما، فإن هذه القاعدة تكون انحسار لهذا الخط في المياه، وإذا وجدت منشآت على الساحل فإن أبعد نقطة للمنشآت التابعة تعد جزء من الساحل، وإذا كان

هذا النتوء من الأرض يظهر عند المد المنخفض ولا يبعد كثيراً عن البحر الرئيسي أكثر من (12 ميل) بحري إن الحافة الخارجية لذلك النتوء يعد الخط الأساس الذي تقاس منه المياه الإقليمية⁽⁷⁾. وتمتد قناة خور عبد الله مسافة حوالي (40 كم)، وهو خاضع بموجب الفقرة (5) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم (687) في 3 نيسان من العام 1991 لمهمة لجنة الأمم المتحدة لغرض المراقبة بين الكويت والعراق (اليونيكوم)⁽⁸⁾، كما خضع لقرار (773) لسنة 1992 لمهمة لجنة ترسيم الحدود بين البلدين، وعرف قرار تعريف الحدود الخاص بالأمم المتحدة في جزءه الثالث، والمتعلق بالحدود البحرية بـ الجزء الشرقي أو خور عبد الله، وتشير اللجنة إلى المنطقة المغمورة أو الحدود البحرية بين ملتقى خور عبد الله وخور الزبير إلى طرف شرقي لخور عبد الله، واعتمدت اللجنة على مجموعة من الإحداثيات لتحديد خط الوسط في خور عبد الله، وخط الأساس للسواحل أدنى انحسار للمياه، على النحو المبين في الرسم البياني 1235 للبريطانية الاميرالية ط، 1991، وأنتهت اللجنة اعتماد خط الوسط لتعيين الحدود البحرية في الخور، على أساس أن يتيح لكلا البلدين منفذ ملاحى إلى مختلف أجزاء إقليمها للحدود المخططة⁽⁹⁾. ولاحظت اللجنة أن هناك تغييرات تحدث في مدخل خور عبد الله من عرض البحر وهذه التغييرات مهمة في اتجاه خطوط الساحلية لكل الدولتين، وحددت اللجنة نقطة محددة في خط الوسط عند المدخل، وفي الطرف الشرقي لجزيرة وربة جرى تحديد مخاضة أو منطقة أخذة في الجفاف يطلق عليها اسم (لسان وربة)، يمكن أن تكون عرضة لتغيير رئيسي على مدار السنين، وهنا جرى حساب خطين للوسط أخذ أحدهما بالاعتبار هذه (المخاضة) وتجاهلها الآخر، وأعطى وزن متساوي للخطين وتم حساب خط متوسط لتحديد خط الحدود⁽¹⁰⁾. ونظراً لأهمية المنفذ الملاحى للطرفين، ترى اللجنة أن هذا المنفذ متاح لكلا الدولتين عن طريق خور شتانة (شيطانة) وخور الزبير وخور عبد الله إلى جميع مياها وأراضيها المتاخمة لحدودها، ومن تلك المياه والأراضي، ولاحظت اللجنة إن هذا الحق في الوصول للملاحة نصت عليها قواعد القانون الدولي للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وترى اللجنة أيضاً أن حق الوصول يفسر ضمناً لكل الدولتين لحق الملاحة غير قابل للتعليق.⁽¹¹⁾

الفرع الثاني/ رسم الحدود والمصادقة على اتفاقية خور عبد الله بين العراق والكويت.

لطالما شكلت عملية تخطيط ورسم الحدود البحرية بين الكويت والعراق نزاعاً حدودياً بين الدولتين⁽¹²⁾ بشأن تحديد خط الحدود البحري المشترك بينهما بشكل لا يتضرر منه الطرفان، هذا النزاع شهد تطورات حديثة أثرت بصورة كبيرة على تطور العلاقات بين البلدين باعتبار أن رسم الحدود البحرية تبتدأ اعتباراً من الجزء الشرقي في خور عبد الله. فضلاً عن، أنه وقعت أول اتفاقية لترسيم الحدود البحرية بين الكويت والعراق بين الإمبراطورية العثمانية والحكومة البريطانية في عام 1913 التي كانت تحتل العراق آنذاك، حيث نصت المادة (7) من الاتفاقية على أن خط الحدود "يبدأ على الساحل عند مصب خور الزبير في الشمال الغربي ويمر مباشرة إلى جنوب أم قصر وصفوان وجبل سنام حتى وادي الباطن" (م 7، الاتفاقية الأنجلو-عثمانية، 1913)، ولكن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ بسبب قيام الحرب العالمية الأولى عام 1914 لتصبح غير ذي قيمة قانونية. ومن ثم حصل تبادل للكتب والرسائل بين الوكيل السياسي لبريطانيا في الكويت والمندوب السامي البريطاني في العراق في عام 1923، حيث قررا على أثرها ترسيم وتحديد الحدود بين الكويت والعراق بموجب ما تم الاتفاق عليه في اتفاقية عام 1913، ما أدى وفق هذا الترسيم إلى منع العراق من اطلالة ومنفذ مائي مهم جداً يقع على ساحل الخليج العربي. واستمر الحال إلى عام 1932 وبعد استقلال العراق من الاحتلال البريطاني وطلبت بريطانيا من العراق حينها تحديد ورسم الحدود مع دولة الكويت ووافق العراق على ذلك من خلال رسالة بعثها رئيس الوزراء السابق عام 1932، وأشار في الرسالة التي وجهت للحكومة الكويتية وصف الحدود البحرية بين الدولتين والتي تنتهي بالنقاء خور عبد الله وخور الزبير، وقد وافق عليها حاكم الكويت آنذاك. وفي عام 1963 وقع محضر معاهدة بين الكويت والعراق تضمنت مسألة الحدود المائية بينهما حيث استندت المعاهدة على ما تم الاتفاق عليه في كتاب حكومة العراق (رئيس الوزراء) عام 1932، الموجه إلى الكويت والذي أشرنا إليه سابقاً وأودع المحضر لدى منظمة الأمم المتحدة.

وبعد ذلك أستمريت المباحثات والنزاعات بين كل من دولة العراق والكويت لفترة طويلة امتدت بين (1963 - 1990) بالإضافة إلى تشكيل مجموعة من اللجان المشتركة بين الدولتين للنظر في قضية رسم وتحديد الحدود البحرية بين الطرفين، إلا أن كل هذه الجهود فشلت في التوصل لحل نهائي لوضع حد فاصل بين كلا البلدين. وبدأت عام 1990 محاولات أخرى بشأن إنهاء مسألة رسم وتحديد الحدود البحرية بين الدولتين وكان لمنظمة الأمم المتحدة المتمثلة بمجلس الأمن الدولي دور كبير في ترسيم الحدود من خلال تشكيل لجنة تتولى عملية رسم وتحديد حدود كل من الكويت والعراق حيث أصدرت اللجنة عدد من القرارات بهذا الشأن. واستناداً إلى قرار اللجنة المتعلقة لرسم وتحديد الحدود البحرية في خور عبد الله على الرسم البياني رقم (1235) للحكومة البريطانية والتي حددت خط الوسط في خور عبد الله كحد فاصل بين الدولتين، وأشارت المادة (3) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ونصت على أن يكون حدود عرض البحر الإقليمي بمسافة لا تتجاوز عن (12) ميل بحري ابتداءً من خط الأساس المتفق عليه، فتكون الحدود البحرية أو الخط الفاصل هو الحد الدولي باعتبار أن البحر الإقليمي خاضع لسيادة الدولة، وذلك وفقاً للمادة (3) من اتفاقية قانون البحار 1982. وفي عام 2011 تم تشكيل لجنة مشتركة عليا بين العراق والكويت⁽¹³⁾ لخصت مهمة اللجنة في مناقشة وحل المسائل والنزاعات بين الدولتين ومنها قضية تحديد الحدود البحرية وتنظيم الملاحة في خور عبد الله، وفي خضم هذا التعاون بين البلدين لحل المشاكل القائمة بينهما صرحت دولة الكويت عن قيامها في بناء ميناء مبارك الكويتي في جزيرة بوبيان⁽¹⁴⁾، الأمر الذي يتعارض مع أعمال الحكومة العراقية والرامية إلى إنشاء ميناء الفأ الكبير⁽¹⁵⁾، ونتيجة لذلك وبعد مجموعة من المناقشات والاجتماعات بين كلا الدولتين عقدت اللجنة العليا المشتركة اجتماعها عام 2012 في بغداد لينتهي إلى توقيع اتفاقية خور عبد الله عام 2012 لغرض تنظيم الملاحة البحرية في الخور، وكماحولة لإنهاء الخلافات بين الدولتين حول تنظيم ممر ملاحى في خور عبد الله. وتمت المصادقة على الاتفاقية بتاريخ 25 تشرين الثاني من عام 2013 استناداً للفقرة (5) من قرار مجلس الأمن رقم (833) والذي أصدره عام 1993 والزم فيه العراق باحترام حرمة الحدود الدولية وكذلك الحق في المرور الملاحى في خور عبد الله استناداً لقرارات مجلس الأمن التي تم إصدارها بعد عملية غزو العراق للكويت⁽¹⁶⁾. وبموجب الاتفاقية أعلاه قسم خور عبد الله بين العراق والكويت من خلال تقسيم الممر الملاحى بنقطة التقاء القناة الملاحية في خور عبد الله مع الحدود الدولية، وأوضحت الحكومة العراقية أن الغرض من الاتفاقية وتوقيعها هو تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله والحفاظ على حرية الملاحة البحرية والصيد وبما يخدم مصالح كل الدولتين⁽¹⁷⁾. وما نصت اتفاقية خور عبد الله نجد أنها أشارت إلى التزم بقرارات مجلس الأمن رقم (833) لسنة 1993 والخاص بترسيم الحدود بين البلدين واستندت أيضاً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذكرت في نص الاتفاقية أن الغرض الأساسي منها هو لتنظيم الملاحة البحرية بين الطرفين في عند المرور الملاحة في خور عبد الله⁽¹⁸⁾.

وقد أشارت المادة (4) من الاتفاقية إلى حقوق كلا الطرفين بفرض سيادته الإقليمية على جزء من الممر الملاحى الذي يكون خلال البحر الإقليمي التابع له وبما لا يتعارض مع حق المرور البريء⁽¹⁹⁾ الوارد في المادة (17) والمادة (22) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي نصت على استخدام الممرات البحرية لغرض تنظيم حركة مرور السفن⁽²⁰⁾ أما المادة (5) من الاتفاقية فقد أوضحت أن هذه الاتفاقية لا تسري على خفر السواحل وعلى مرور السفن لكلا الطرفين، وبهذا يتضح لنا أن تطبيق الاتفاقية ينطبق على السفن التجارية المارة في الممر الملاحى في خور عبد الله⁽²¹⁾. وأن هذه الاتفاقية لم تأثر على ما تم الاتفاق عليه في عملية تحديد الحدود البحرية بين العراق والكويت بموجب قرار مجلس الأمن الدولي رقم (833) والصادر سنة 1993⁽²²⁾، كما أن الاتفاقية منعت الصيد في الجزء التابع لبحرها الإقليمي⁽²³⁾ من الممر الملاحى لخور عبد الله⁽²⁴⁾، وهذا الأمر كان له الأثر الكبير في فقدان العراق للثروة السمكية التي كان يحصل عليها قبل الاتفاقية وما استتبع ذلك من حرمان عدد كبير من الصيادين من ممارسة مهنتهم. والمادة (8) نصت من الاتفاقية أيضاً على إنشاء لجنة مشتركة من كلا الطرفين تكون مهمتها تنظيم الملاحة في خور عبد الله من خلال اجتماعها في مواعيد معينة تحدد من قبل اللجنة، أما المادة (9) من الاتفاقية فقد نصت على المهام التي تمارسها اللجنة المشتركة والمتعلقة بمتابعة تنفيذ مواد

الاتفاقية وتنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله وبحيث لا تؤثر على حقوق كلا البلدين، أما بالنسبة للأعمال المتعلقة بصيانة الممر الملاحي فيجب أن تكون منصفة بين الطرفين⁽²⁵⁾، وذلك كون الإدارة هي إدارة مشتركة بينهما. وأشارت المادة (عاشراً) من الاتفاقية على أن من حق كل طرف باستيفاء الرسوم لقاء الخدمات والإرشادات التي يقدمها للسفن المارة في الممر الملاحي، كما يتعاون كلا الطرفين في المحافظة على البيئة البحرية من أي تلوث بحري⁽²⁶⁾ يحدث في الممر الملاحي في خور عبد الله والذي قد يؤدي إلى الإضرار بمصالحهما المشتركة في الخور. ونصت المادة (الثانية عشر) من الاتفاقية على تطبيق القواعد الدولية الخاصة بتصادم السفن وسلامة الأشخاص في البحار على الأشخاص والسفن في خور عبد الله مع النظر بالأحكام الخاصة التي تم إقرارها من قبل اللجنة المشتركة لتنظيم الملاحة في الممر الملاحي⁽²⁷⁾. وأشارت الاتفاقية في المادة (14) منها أنه في حالة إثارة أي خلاف بين الكويت والعراق فيما يتعلق بتطبيق أو تنفيذ بنود الاتفاقية فيتم تسويتها بشكل ودي بينهما، وإذا تعذر ذلك يتم إحالة الخلاف إلى المحكمة الدولية لقانون البحار⁽²⁸⁾ لغرض حل النزاع القائم بين الطرفين وبما يتفق مع القواعد والقوانين الدولية. ويتضح من نص الاتفاقية أن الفترة الزمنية لها لم تحدد بوقت معين حيث تبقى مفتوحة بشكل غير محدد، إلا أنه لأي طرف إنهاؤها بكتاب يحزر إلى الطرف الآخر لمدة ستة أشهر ويمكن إنهاء الاتفاقية بموافقة وتراضي الطرفين، وأشارت الاتفاقية أيضاً إلى أنه من الممكن لكلا الجهتين وبالاتفاق أن تقوم بإجراء تعديلات على مواد ونصوص الاتفاقية وإدخالها حيز التنفيذ⁽²⁹⁾. فضلاً عن، أنها وقد أصبحت منطقة خور عبد الله نقطة خلاف بين الحكومة الكويتية والعراقية وذلك لارتباط مصالحهما معا في هذه المنطقة مما أدى إلى إثارة عدد من النزاعات بين كلا البلدين خاصاً بعد عمل كل من الدولتين إلى إنشاء موانئ خاصة بها الأمر الذي دعا إلى عقد اتفاقية خاصة اطلق عليها اتفاقية خور عبد الله في عام 2012. الأمر الذي سيؤدي إلى أن يكون للكويت دور فعال ومهم في إدارة الممر الملاحي في الخور في حالة اكتمال تشييد الميناء وما يستتبع ذلك من الأضرار بمصالح العراق التجارية كون موقع الميناء سيؤدي إلى خنق الممر الملاحي لخور عبد الله إضافة إلى الإضرار بالإدارة الملاحية للعراق في الخور⁽³⁰⁾. فالعراق يمتلك أحقية تاريخية في خور عبد الله، ومن الجدير بالذكر أن قناة خور عبد الله تخضع بالكامل لسيادة الحكومة العراقية منذ زمن طويل وقبل أحداث عام 1990، وقد انفقت الحكومة العراقية العديد من المبالغ لغرض تنفيذ عمليات والتوسع والكري وصيانة في الممرات الرئيسية وطرق الملاحة الثانوية المؤدية إلى الخور، في مقابل ذلك لم تقم الكويت بأي عمليات صيانة ملاحية محددة في الخور. ويعتبر العراق من الدول التي لها وضع خاص في الخليج العربي وذلك لصغر وضيق ساحله على الخليج مما يجعله من الدول المتضررة اقتصادياً بسبب وضعه الجغرافي المطل على الخليج العربي، لذا فإن خور عبد الله يعتبر هو المنفذ البحري الوحيد الذي يربط العراق بالعالم الخارجي⁽³¹⁾. إذ يستخدم العراق القناة ومنذ فترة زمنية طويلة لاستيراد حوالي (80%) من المواد والبضائع الداخلة له من خلال مينائي أم قصر وخور الزبير⁽³²⁾، لذا فإن خور عبد الله يمثل أهمية للعراق اقتصادياً لا يمكن أن يتنازل عنه وعن إدارته. وبما له من أهمية اقتصادية وسياسية وتجارية وغيرها ولا يمكن التنازل عن هذه الموارد.

المطلب الثاني/ القانون الواجب التطبيق على تصادم السفن الأجنبية في اطار القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية.

ليست هناك مشكلة في تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تصادم السفن الأجنبية وذلك لان الدول المنتمية إلى اتفاقية بروكسل لسنة (1910) والتي أشارت إلى تعيين القانون الواجب التطبيق. ولكن المشكلات تكون موجودة عندما يكون هناك تصادم بين سفينتين أحدهما أي الدولة مالكة السفينة لا تنتمي إلى هذه الاتفاقية ومن خلال هذا المطلب سيتم البحث في الفرع الأول منه إلى ماهية التصادم البحري والقانون الواجب التطبيق وفي الفرع الثاني في حالة تصادم السفن الأجنبية في اطار القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول / ماهية التصادم البحري والقانون الواجب التطبيق.

التصادم البحري، هو احتكاك أو ارتطام سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تظهر وتسبب اضراراً أو خسائر مادية لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة³³. كما عرفه أحد فقهاء القانون بأنه تصادم مادي حينما يحصل ويقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية³⁴. أما اتفاقية بروكسل، (عام 1910) الخاصة بتوحيد الاحكام المتعلقة بالتصادم البحري فقد عرفتها بأنها التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم. فالتصادم البحري يعتبر قائم طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل، وبغض النظر عن مكان حصول الواقعة، وهذا ما أخذ به القانون البحري الفرنسي، رقم (545) لسنة (1967).

وأخذت به اغلب التشريعات العربية³⁵.

علماً أن قانون التجارة البحرية العثماني لم يعتبر التصادم بحرياً إلا إذا وقع في البحر³⁶.

في حين ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 قد اخذ بما اخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالتصادم البحري. يمكننا تعريف التصادم البحري بأنه (الارتطام أو التصادم الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة أو أكثر واية منشأة اخرى لا ترتبط معها بعقد، بعيداً عن مكان حصول الحادث). ولا بد يحصل الاحتكاك أو التصادم بين منشأتين عائمتين ولذا لا يعتبر تصادم الارتطام الحاصل بين سفينة وجسم ثابت لا يعتبر تصادم كأن يكون حاجز أو رصيف بل يطلق عليه حادث عرضي. ولا تسري عليه أحكام المسؤولية المدنية في التصادم البحري³⁷. كما يجب ان يكون التصادم بحري فيجب ان تكون إحدى المنشأة المتصادمة سفينة بحرية ، والسفينة البحرية كما عرفها مشروع القانون البحري في المادة (11/ أولاً) بأنها (كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية³⁸ وتظهر أهمية تعيين، القانون الواجب التطبيق، وعلى الواقعة لغرض تحديد مدى مسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحمله خاصة إذا كان الخطأ مشترك أو كان التصادم لأسباب غير معروفة، ويحصل تنازع القوانين عندما يكون التصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع اعلام دول مختلفة، تثير الكثير من المصاعب في تحديد القانون الواجب التطبيق، وبعض فقهاء القانون ينظر³⁹ إن القانون الوطني يضع حلاً لمشكلة تنازع القوانين، ومن خلال قاعدة الاسناد، التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار، وهو يكون القانون الواجب التطبيق على الواقعة. وقد اخذ القانون العراقي في المادة (27) من القانون المدني العراقي عندما نص على (الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام). وكما اشترط المشرع العراقي لتطبيق هذا النص أن يكون الفعل غير مشروع في القانون العراقي⁴⁰. ومن فروع القانون الدولي الخاص فان القانون البحري يرجع أساسه إلى أربعة مصادر هي التشريع أي مختلف القوانين الاتفاقية والوطنية ذات الصلة والعرف الذي يلعب دوراً في نطاق القانون البحري والقضاء والفقهاء باعتبارهما مصدران مهمان يلجأ اليهما القاضي لاستخلاص القواعد القانونية والاجتهادات القضائية⁴¹. وأن تطبيق قانون القاضي، والذي ينظر الدعوى على اساس ان كلا الطرفين عندما يختاروا رفع الدعوى أمام محكمة، فهذا يفسر بأنه رضاء ضمنى بقانون القاضي وبقانون هذه المحكمة⁴². ولمعرفة القانون الواجب التطبيق في اطار مقتضيات القانون الدولي الخاص لا يثير أية صعوبة مادام أن العقار مستقر في موقع ثابت ولا يمكن نقله دون تلف، فان المنقول المادي يثير عدة إشكاليات منها ما يتعلق أحياناً بصعوبة تحديد أو معرفة موقعه لأنه دائم التنقل، وترجع صعوبة تحديد موقع السفن إلى الحركة التي تتمتع بها، إذ أن غالباً ما تكون في مناطق لا تخضع لسيادة الدولة كما هو الحال في أعالي البحار التي ليست للدولة سلطة وسيادة عليها مما يجعل تحديد موقعها صعباً ومن ثم تحديد القانون الواجب التطبيق عليها استناداً إلى المادة (30) من القانون المدني العراقي التي اعتبرت مبادئ القانون الدولي الخاص الاكثر شيوعاً واجبة التطبيق عند عدم وجود نص قانوني يحل المسألة⁴³. وأما مشروع القانون البحري العراقي فقد نصت المادة (6) منه على خضوع السفن العراقية للقانون العراقي عندما تكون في اعالي البحار. وأما إذا حصل تصادم في المياه الإقليمية الأجنبية بين سفينة عراقية واية سفينة أجنبية فان القانون الواجب التطبيق هو القانون العراقي.

الفرع الثاني/ تصادم السفن الأجنبية في إطار القانون الدولي الخاص والاتفاقيات الدولية.

يعد التصادم البحري من الحوادث البحرية ، والحوادث جمع حادث من الحوادث ويخلط الكثيرون بين مفهوم التصادم البحري بين السفن والحوادث الملاحي أو البحري.⁴⁴ والتصادم البحري عموماً هو مجرد احتكاك أو تلامس مباشر بين عائميتين بحريتين أحدهما سفينة مثل الارتطام الحاصل بين سفينة وسفينة أخرى أو سفينة وأي قاطرة بحرية أخرى مثل الزورق أو اللانش البحري، ولا يعتبر ارتطام سفينة بحطام سفينة أو بجسر تمر بأسفله تصادماً بحرياً . وكذلك الزوارق البحرية أو القاطرات لا تصادماً بحرياً بل حادث ملاحي بحري ، لذلك عندما يحدث ارتطام بين سفينة وقاطرة بحرية داخل المياه الإقليمية فإن ذلك يعتبر تصادماً لأن أحد الطرفين المتصادمين عبارة عن سفينة ، وكل حادث بحري يقع على السفن.⁴⁵ ويتم إرجاع الحوادث إلى عدة أسباب منها أخطاء بشرية من قبل الطاقم، أخطاء بشرية من غير الطاقم كفرد من أفراد الصيانة وتصنف الأخطاء البشرية إلى أخطاء متعمدة ، أو أخطاء في التقدير أو بسبب إهمال أو بسبب خطأ فني أو خطأ تنظيمي أو الاتلاف الذاتي للسفينة ويشمل تلف الناتج عنه ارتداد القذائف بالنسبة للسفن الحربية وعليه يتم تحديد مسؤولية المتسبب عن تصادم البحري على أساس الخطأ الواجب الإثبات⁴⁶. ويرجع حدوث التصادم البحري إلى عدة أسباب منها:

1- السبب القهري أي (القوة القاهرة) حيث لا تتحمل أي من السفينتين مسؤولية التعويض عن الخسائر الناتجة من التصادم ، وكل سفينة تتحمل تكلفة الأضرار وقد يكون هناك عطل في محركات السفينة في وضع خارج عن السيطرة والتحكم وهذا ما أكدت عليها المادة (الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1910).⁴⁷

2- التصادم بسبب خطأ مشترك يقع هذا الخطأ نتيجة تصادم سفينتين نتيجة خطأ من الربان أو طاقم كل من السفينتين وتكون الأخطاء متساوية بين الطرفين أي تقسم المسؤولية والأضرار بالتساوي بين الطرفين. وهذا ما أكدته المادة (4/ الفقرة أولاً) من معاهدة بروكسل لسنة 1910.⁴⁸

وعليه فإن القانون الواجب التطبيق في حالة حدوث تصادم بين السفن في المياه الإقليمية أو في ميناء خور عبد تحده القوانين الداخلية والدولية ، والمعاهدات والاتفاقيات الدولية والثنائية بين الطرفين وخصوصاً إذا كانت الدولتين منضمة إلى هذه الاتفاقيات والمعاهدات . والمحكمة المختصة في النزاع الذي يحدث فهي المحكمة، التي يقع في دائرتها، مكان حدوث التصادم في الموانئ والمرافئ. وهذا ما أخذ به القانون العراقي عندما حصل التصادم بين سفينة عراقية وأخرى أجنبية في قناة خور عبد الله . حينها قامت إحدى المحاكم في البصرة أصدرت قراراً باحتجاز السفينة الأجنبية (روبال ارسنال) ومنعها من مغادرة المياه العراقية لحين انتهاء إجراءات التحقيق في حادث التصادم وتحديد المسؤولية التقصيرية لأي من الطرفين.⁴⁹ أي ما قام به القضاء العراقي من حجز تحفظي بناءً على إذن قضائي ويعني منع السفينة من مغادرة الميناء وبالتالي المنع من القيام بنشاطها المعتاد إلى حين رفع الحجز. ومن هنا نقول بان النظم القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية هي خصوصية ضابط الاسناد المتعلقة بالسفن في اطار القوانين الخاصة المنظمة للملاحة البحرية والاطار الاتفاقي ووفقاً لمقتضيات القانون الدولي الخاص.

إن تلك القوانين المحددة من خلال الاتفاقيات الدولية سواء المتعددة الاطراف أو الثنائية وكذلك مختلف القوانين الداخلية المنظمة للملاحة البحرية. وان المصلحة العامة والمشاركة لجميع الفاعلين المباشرين حتمت على الدول الانضمام في هذا المسعى من خلال العمل على توحيد القواعد القانونية الكفيلة بتنظيم هذه العلاقات بالانضمام لها وملائمة قوانينها الداخلية مع مقتضياتها. وان تنظيم وعقد مجموعة من الاتفاقيات المتعلقة بتوحيد قواعد التجارة البحرية بين مختلف دول العالم من أجل سهولة حل النزاعات وتشجيع الاستثمارات وتحقيق الامن القانوني.

الخاتمة .

تبين لنا مما سبق أن التوقيع على اتفاقية خور عبد الله أثار الكثير من الجدل لا سيما في الجانب العراقي رفض كبير للشعب العراقي، حيث اعتبرها البعض أن توقيع العراق على هذه الاتفاقية تعتبر تنازل ضمنى من قبل العراق عن جزء من أراضيها ومياهها لصالح الحكومة الكويتية. إذ يمثل خور عبد الله منطقة حدود دولية بين العراق والكويت، وقد شكلت خلافاً بين البلدين لفترة طويلة من الزمن، حتى حسمت من قبل لجنة تحديد الحدود التابعة للأمم المتحدة، بالقرار 833 لسنة 1993، وأصبحت بذلك جزء من القانون الدولي، إلا إن الخور بقي ولفترة طويلة عراقي الاستخدام والإدارة كونه الممر الملاحي الوحيد للعراق الذي يقود إلى موانئه التجارية المهمة الواقعة في خور الزبير، إلا إن اكتمال إنشاء ميناء مبارك عند الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان ودخوله حيز التشغيل سيعطي الجانب الكويتي دوراً في إدارة الممر الملاحي في الخور. لذا فإن وجود اتفاقية لإدارة مشتركة للقناة الملاحية أصبحت واقعاً ضرورياً، حيث نظمتها العديد من الاتفاقيات الدولية سواء الثنائية أو المتعددة الأطراف الرامية إلى توحيد قواعده بين مختلف الدول وشملت الأمور المتعلقة بالعلاقات الناشئة بين مختلف البلدان، فضلاً عن وجود قواعد عرفية دأبت الدول على أعمالها دون أغفال الدور المهم الذي تلعبه الوساطة والتحكيم في هذا المجال، وهو ما ينقص من قواعد تنازع القوانين لحل النزاعات البحرية. إلا إن ذلك لا يعني الإضرار بمصالح العراق وسيادته الوطنية، لذا توصي هذه الدراسة بإعادة النظر ببعض مواد هذه الاتفاقية وتعديل بعض فقراتها تحقيقاً للمصالح الوطنية، والمحافظة على السيادة العراقية، علماً إن أي تعديل على بعض فقرات ومواد الاتفاقية ليس من شأنه الضرر بمصالح الجانب الكويتي، إلا إن عدم القيام بهذا الأجراء فيه ضرر وإجحاف بالنسبة للمصالح العراقية، لا سيما وإن الفقرة (3) من المادة (16) تجيز إجراء التعديلات باتفاق الطرفين.

النتائج والمقترحات.**أولاً/ النتائج:****استقينا من هذا البحث عدة نتائج، نبرزها فيما يلي:**

- 1- لا يمكن اعتبار الموافقة والتوقيع على اتفاقية خور عبد الله هو تنازل صريح عن حق العراق في إدارة قناة خور عبد الله وعلى حقه الكامل بالقناة.
- 2- إن المصادقة على هذه الاتفاقية يعطي حق المشاركة في إدارة خور عبد الله لدولة الكويت بعد أن كانت هذه الإدارة من حق العراق فقط.
- 3 - يبدو من الواضح وجود مصالح سياسية لبعض الفئات من أجل ذلك اشتد التوتر حول هذه الاتفاقية.
- 4- لم نجد ما يمنع من تعديل الاتفاقية بشكل يحقق التوازن بين البلدين فيما يتعلق بخور عبد الله.
- 5- يمكننا ان نعرف التصادم البحري بأنه(الارتطام المادي الذي يحصل بصورة غير مباشرة أو مباشرة بين سفينة وأية منشأة أخرى، بغض النظر عن مكان حصول الحادث.
- 6-لقد جاءت نصوص اغلب التشريعات العربية، ومعها مشروع القانون البحري، (لسنة 1987م) متفقة مع نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بقواعد الاختصاص المدني الخاصة بمسائل التصادم البحري.
- 7- تختص المحاكم المدنية في العراق في نظر الدعوى المدنية في التصادم البحري ، وتكون محكمة البصرة في البصرة هي المحكمة المختصة بنظر الدعوى ما لم تكن محكمة عراقية اخرى مختصة.

ثانياً/ المقترحات .

- 1- لابد من تشكيل لجنة من الخبراء والفنيين والمختصين من قبل كل من العراق والكويت من أجل النظر في بنود هذه الاتفاقية.
- 2- العمل على عدم تطويق الطرق البحرية من قبل دول الجوار ، ولا سيما الطرق الملاحي في خور عبد الله الذي يعد الممر الملاحي الوحيد على الخليج العربي من خلال اجراء الاتفاقيات عن طريق تشكيل واعداد لجان مختصة بالتنسيق مع وزارة النقل ووزارة الخارجية العراقية ووزارة الخارجية الكويتية واعادة ترسيم الحدود وفق المعايير الدولية.

- 3- العمل الدائم على حفر القنوات الملاحية في شط العرب وخور عبد الله كونها رئة البلد التجارية ، فضلا عن الاسراع في اكمال اعمال تنفيذ ميناء الفأو الكبير ولاسيما الارصفة النفطية.
- 4- التعاون والعمل بكل الوسائل الممكنة على إلغائها ويجب لاتؤثر على العلاقات بين الطرفين سواء كانت السياسية أو الاقتصادية بين البلدين.
- 5- ينبغي أن تدرك الإدارة العليا العراقية حجم الخطر الذي من الممكن أن يقع فيه كلا البلدين بشأن النزاع حول هذه الاتفاقية وعليه فلا تداعي من إيثاره الموقف بشكل يثير شعور كلا البلدين ومن ثم ضرورة اللجوء للحلول القانونية المنطقية.
- الهوامش.**

(1) يعني اصطلاح "الخور": هو مصب الماء في البحر أو لسان من البحر يكون في البر على شكل خليج صغير هو المنخفض من الأرض بين مرتفعين. نقلاً عن: إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، ط4، مجمع اللغة العربية، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، 2008، ص 713.

(2) حمدان، سوسن صبيح، الملاحة في خور عبدالله واتفاقية الإدارة المشتركة العراقية-الكويتية، مجلة مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، 2018، ص 107.

(3) سوسن صبيح حمدان، المرجع السابق، ص 101.

(4) جميل طارش العلي، وحسن خليل حسن وعدي إدريس محمود، دراسة التغيرات الطبوغرافية، وملاحية قناة خور عبد الله، مجلة ابحاث البصرة، العدد(38)، المجلد 4ب، ص 31.

(5) ليال فاضل شأوي الكعبي، دراسة التدرج الحجمي والتراكيب الرسوبية للمسطحات المدية في خور الزبير، رسالة ماجستير، كلية العلوم، جامعة البصرة، 2011، ص 47.

(6) محمد بركات، مشكلات الحدود العربية أسبابها النفسية وآثارها السلبية، أطلس للنشر والإنتاج الإعلامي، مطابع العبور الحديثة، القاهرة، 2005، ص 42 - 43.

(7) مفيد شهاب وآخرون، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977، ص 12.

(8) قانون تحديد المياه الإقليمية العراقية، دار العدالة والقانون العربية، الموضوع على شبكة الانترنت 20/12/2011، 30: 11 مساءً، على الرابط:

http://www.justice_laehome.com/vb/showthread.phpt=4018

(9) عبد القادر محمد عبد الله، ومحمد عبدالله خالد. الحدود الكويتية العراقية، دراسة في الجغرافية السياسية، الناشر المختار الاعلامي، 1998، ص 204.

(10) حسين مجيد عبد علي الحسنأوي، أزمة الحدود العراقية. الكويتية، دار ومكتبة البصائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 2013، ص 100.

(11) التقرير النهائي لوثيقة تخطيط الحدود بين دولة الكويت والعراق المقدم من لجنة الأمم المتحدة لرسم الحدود بين البلدين في 21 أيار 1993، ص 12.

<http://www.212.100.198.18/openshare/Behoth/IraqKwit/33/index.htm>

(12) النزاع الحدودي: وهو النزاع أو الخلاف الذي ينشأ بين عدد من الدول أو بين دولتين حول تحديد خط الحدود المشترك بينهما وفق السند القانوني الذي تحدت بموجبه هذه الحدود، وهذا السند القانوني قد يكون اتفاقيات دولية أو حكم قضائي تم إصداره من محكمة أو منظمة دولية. (احمد الرشيد، منازعات الحدود في القانون الدولي، مجلة السياسة الدولية، العدد، 1993، ص 10).

(13) شكلت اللجنة الوزارية المشتركة بين العراق والكويت في 12 كانون الثاني من عام 2011 تنفيذا لما تم الاتفاق عليه بين البلدين ولحل المسائل العالقة بينهما وتبادل الزيارات والعلاقات الأخوية والمصالح المشتركة.

(14) جزيرة بوبيان: وهي جزيرة كويتية تقع في الشمال الخليج العربي، وتكون قريبة من السواحل العراق، ويقام عليها مشروع ميناء مبارك الكبير وذلك بحكم اطلالها على قناة مرور البواخر التجارية وناقلات النفط إلى الموانئ. (الندأوي، 2011، الموقع إلكتروني).

(15) ميناء الفأو الكبير: وهو ميناء عرا في يقع في شبه جزيرة الفأو جنوب محافظة البصرة، ووضع حجر الأساس له عام 2010، ويعد هذا المشروع عند اكتماله من المشاريع العملاقة لما يتميز به من موقع مهم على المستوى المحلي والإقليمي والعالم، ومن الجدير بالذكر أنه بالرغم من مرور 10 سنوات على وضع حجر الأساس لهذا الميناء مازال المشروع يسير ببطء شديد إضافة لوجود الكثير من العراقيل التي حالت دون إكماله لحد الآن.

(16) ف 5، قرار مجلس الأمن رقم 833، 1993

(17) المادة (1)، اتفاقية خور عبد الله رقم 2013، 42.

مجلة علمية معتمدة دولياً ومحكمة تصدر عن كلية القانون - جامعة كربلاء

الموقع الرسمي: <https://iasj.net/iasj/journal/178>

- (18) المقدمة، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013
 (19) نصت المادة (17) من القانون الدولي للبحار على تمتع جميع سفن الدول الساحلية وغير الساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، ويعني المرور بموجب المادة (18) من القانون أعلاه (الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر أو لغرض التوجه للمياه الداخلية) أما حق المرور البريء بموجب المادة (19) من القانون الدولي للبحار فهو (يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها).
 (20) المادة (4)، من اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (21) م 5، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013 .
 (22) م 6، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (23) البحر الإقليمي: وهو عبارة عن جزء من البحار الملاصقة لشواطئ الدولة ويأتي تالياً لإقليمها البري ومياهها الداخلية، ونصت المادة (2) من اتفاقية، قانون البحار، لعام 1982. وعلى امتداد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى الحزام البحري الملاصق لها والذي يعرف بالبحر الإقليمي.
 (24) م 7، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (25) المادة (9، 8) اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (26) عرفت المادة (1) من القانون الدولي للبحار التلوث البحري بأنه إدخال الإنسان في البيئة البحرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية كالإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية. المادة (10، 11) اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (27) نص المادة (12) من اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013 .
 (28) المحكمة الدولية لقانون البحار: وهي محكمة تم إنشاؤها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982 وفق المادة (287) من الاتفاقية، لتتولى البث في تسوية المنازعات الدولية ذات الصلة بقانون البحار. (محمد، 2018، ص 247). م 14، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (29) ف 3، 2، 16، اتفاقية خور عبد الله رقم 42، 2013.
 (30) حمدان، سوسن صبيح، الملاحة في خور عبدالله، واتفاقية الإدارة المشتركة العراقية-الكويتية، مرجع سابق، ص 101.
 (31) سعدون شلال ظاهر، فارس هادي، عبيد، مشكلات العراق، وعلى حدوده البحرية، مجلة البحوث، الجغرافية، العدد (22)، جامعة الكوفة، كلية التربية، للبنات، العدد (22)، 2015، ص 39.
 (32) صحيفة رووداو - أربيل، 2019، ينظر الموقع الإلكتروني:
<https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq/2409201911>
 (33) عبد الحميد، الشواربي، قانون التجارة، البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2003، ص 549.
 (34) عبد الرحمن يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2006، ص 33.
 (35) ينظر الى المادة (236) من القانون الاردني، والمادة (233) من القانون السوري، والمادة (187) من القانون القطري.
 (36) د مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، العراق، 2002، ص 261.
 (37) د مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، الاسكندرية، 1996، ص 335.
 (38) المادة (11/فقرة أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.
 (39) د هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2002، ص 123.
 (40) المادة (2/27) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 المعدل.
 (41) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ط1، 2007، ص 14.
 (42) يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري، منشأة المعارف، 1981.
 (43) نص المادة (30) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل.
 (44) د هشام علي، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط1، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1977، ص 78.
 (45) د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الاردني، ط1، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1999، ص 290.
 (46) د عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 506.
 (47) أنظر الى المادة (189) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.
 (48) أنظر الى المادة (239) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.
 (49) الموقع الإلكتروني (H tps: www a lsumaria.Tv. news- l ocalnews.)

المصادر والمراجع

أولاً/ الكتب اللغوية:

1- ابراهيم مصطفى، المعجم الوسيط، ط4، مجمع اللغة العربية، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، 2008.

ثانياً/ الكتب القانونية:

1. حسين مجيد عبد علي الحسناوي، أزمة الحدود العراقية. الكويتية، دار ومكتبة البصائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 2013.

2- د مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، العراق، 2002.

3- د هشام علي صادق ، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري ، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2002،

4- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف الاسكندرية، الاسكندرية، 2003.

5- عبد الرحمن يعقوب يوسف، التصادم البحري، منشأة المعارف الاسكندرية، 2006.

6- عبد القادر العظير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الاردني، ط1، مكتبة دار الثقافة ،عمان، 1999،

7- محمد بركات، مشكلات الحدود العربية أسبابها النفسية وأثارها السلبية، أطلس للنشر والإنتاج الإعلامي، مطابع العبور الحديثة، القاهرة، 2005.

8- محمد عبد الله خالد، عبد القادر محمد عبد الله، الحدود الكويتية العراقية، دراسة في الجغرافية السياسية، الناشر المختار الاعلامي، 1998.

9- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف، الاسكندرية، الاسكندرية، 1996.

10- مفيد شهاب وآخرون، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977.

ثالثاً/ الرسائل .

1- ليال فاضل شأوي الكعبي، دراسة التدرج الحجمي والتراكيب الرسوبية للمسطحات المدية في خور الزبير، رسالة ماجستير، كلية العلوم، جامعة البصرة، 2011.

رابعاً/ المجلات.

1- احمد الرشدي، منازعات الحدود في القانون الدولي ،مجلة السياسة الدولية ، العدد، 1993.

2- جميل طارش العلي، وحسن خليل حسن وعدي إدريس محمود، دراسة التغيرات الطبوغرافية، وملاحية قناة خور عبد الله، مجلة ابحاث البصرة، العدد (38) المجلد 42، 2012.

3- سعدون شلال ظاهر، فارس هادي عبيد، مشكلات العراق على حدوده البحرية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد (22)، جامعة الكوفة، كلية التربية للبنات، العدد(22)، 2015.

4- سوسن صبيح حمدان، الملاحة في خور عبدالله واتفاقية الإدارة المشتركة العراقية-الكويتية، مجلة مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، 2018.

خامساً/ القوانين والاتفاقيات.

1- القانون التجاري البحرية العثماني الصادر سنة 1863.

2- القانون المدني العراقي المرقم (40) لسنة 1951.

3- القانون البحري الفرنسي رقم (545) لسنة 1987.

4- مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.

5- قانون تحديد المياه الإقليمية العراقية رقم 71 لسنة 1958

6- اتفاقية بروكسل لسنة (1910م) الخاصة بتوحيد بعض الاحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

7- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

8- اتفاقية بروكسل المبرمة في 1952م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري.

9- اتفاقية خور عبد الله لتنظيم الملاحة البحرية رقم 42 لسنة 2013.

سادساً/ المواقع الالكترونية.

1- صحيفة رووداو - أربيل، 2019، ينظر الموقع الإلكتروني:

<https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq/240920191>