



“الموانئ البحرية وموقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك”

Seaports and the position of international maritime law regarding the establishment of the port of Nabarak

أ.م.د. هناء جبوري محمد يوسف

جامعة النهرين – كلية العلوم السياسية - قانون دولي

hanaaalbazi1122@nahrainuniv.edu.iq

الخلاصة :

حق كل دولة ان تمارس سيادتها داخل حدودها وهذا ما تفق عليه في القانون الدولي وما اقرته الأمم المتحدة والمنظمات الدولية او الاتفاقيات الدولية ، غير ان موضوع استخدام الحق بتعسف او تعمد إخفاء النوايا والمراد منه التأثير على حاضر ومستقبل الدول الجارة ، يؤدي الى نزاعات مستقبلية حتما ، وهذا ما نجده من انشاء ميناء مبارك الكويتي اذ ان لهذا الميناء أثراً على الدولة العراقية من الناحيتين القانونية والاقتصادية ، فمن الناحية القانونية فأن الآثار المتولدة من انشاء هذا الميناء تمكن العراق من ان يثير المسؤولية القانونية الدولية المطلقة للكويت ، اما من الناحية الاقتصادية فأن هذا الميناء فله آثار سلبية ضارة على الاقتصاد العراقي بشكل عام ، وقد أدت تلك الآثار الى نشوب نزاع حدوي بين الدولتين ، وهذه المسألة لا تخص طرفي النزاع فقط وانما يمتد ليشمل الاسرة الدولية بأجمعها ، مما دعا منظمة الأمم المتحدة الى دعوة اطراف النزاع لاتباع الوسائل الدبلوماسية الدولية لتسوية النزاع وتقريب وجهات النظر بين الدولتين ، او من خلال الاستعانة بالمنظمات الإقليمية والدولية ومن المعروف ان الوسائل أعلاه غير ملزمة للطرفين بل موقوفة على رضاها واذا لم يتوصل اطراف النزاع الى حل نزاعهما الحدودي البحري حول ميناء مبارك بالإجراءات الودية السابقة فيجوز للطرفين الاتفاق على عرض النزاع على القضاء الدولي ممثل بمحكمة العدل الدولية ومحكمة قانون البحار والمشكلة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 او يعرض النزاع على التحكيم الدولي

الكلمات المفتاحية: المياه الدولية- قانون البحر- الموانئ البحرية- الدول المتشاطئة

Summary:

Every state has the right to exercise its sovereignty within its borders, and this is what is agreed upon in international law and affirmed by the United Nations, international organizations, and international agreements. However, the issue of using this right abusively or deliberately concealing intentions in order to affect the present and future of neighboring countries inevitably leads to future disputes. This is what we observe with the establishment of Kuwait's Mubarak Port, as this port has impacts on Iraq both legally and economically. From a legal perspective, the consequences arising from the construction of this port enable Iraq to invoke Kuwait's absolute international legal responsibility. Economically, this port has negative and harmful effects on the Iraqi economy in general. These effects have led to the outbreak of a border dispute between the two countries, and this issue does not concern only the parties to the dispute but extends to involve the entire international community, which prompted the United Nations to call on the parties to the conflict to follow friendly international diplomatic means to settle the dispute and bring the views of the two countries closer together, or through



the assistance of regional and international organizations. It is well known that the above methods are not binding on the parties but depend on their consent. If the parties to the conflict do not reach a resolution of their maritime border dispute over Mubarak Port through the previous friendly procedures, the parties may agree to refer the dispute to international courts, represented by the International Court of Justice and the Law of the Sea Tribunal established under the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, or they may refer the dispute to international arbitration.

(International waters Law of the Sea - Law of the Sea -Coastal countries)

مقدمة:

ان كل دولة في العالم تمارس سيادتها الكاملة داخل حدودها السياسية ، التي تحدد نطاق اقليمها وسيادتها وهذه الحدود لها أهمية قانونية وسياسية / وعلية فإن عدم تعيين الحد الفاصل للحدود السياسية بين الدول بكل دقة ووضوح سيؤدي الى نشوب نزاعات دولية فيما بينها بشأن تلك الحدود ، وبالأخص اذا كانت تلك المناطق ذات أهمية أمنية واقتصادية واستراتيجية ، كما هو الوضع في مسائل النزاع الدائرة حول منطقة البحر الإقليمي او المنطقة الاقتصادية الخالصة

وفي بحثنا الموسوم (الموانئ البحرية وموقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك) سنتناول ابرز المسوغات القانونية لدولة الكويت من انشاء ميناء مبارك ، كذلك نتطرق لأهم المسوغات والدوافع القانونية للدولة العراقية من الاعتراض على انشاء هذا الميناء .

أولاً : أهمية البحث

الموانئ هي احد أجزاء المياه الداخلية لأية دولة اذ انها لصيقة باليابس الإقليمي للدولة ومكمل له كما هو الحال في ميناء مبارك الذي اقامته دولة الكويت كأحد الأجزاء الداخلة في مياهها الداخلية ، وبعد انشاء هذا الميناء واجهت الكويت اعتراض عراقي على المشروع ، فمشكلة الحدود العراقية الكويتية تمثل ازمة حقيقية بين الدولتين وبالأخص فيما يتعلق بميناء مبارك اذ يرى العراق انه سيؤدي الى الاضرار اقتصادياً بالعراق ونظراً لما شاب العلاقات الكويتية العراقية من ازمة والتباس حول ميناء مبارك فقد قمنا بهذا البحث لنتناول اهم المسوغات القانونية لدولة الكويت في انشاء هذا الميناء وبالمقابل الدوافع القانونية العراقية للاعتراض على انشاء هذا الميناء .

ثانياً : مشكلة البحث

يتناول البحث الإجابة عن التساؤلات الآتية :

- 1- ماهي المسوغات القانونية لدولة الكويت من إنشاء ميناء مبارك ؟
- 2- ماهي الدوافع القانونية للدولة العراقية في اعتراضها على انشاء ميناء مبارك؟
- 3-وماهو موقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك؟

ثالثاً: منهجية البحث

سنتناول في بحثنا المنهج الوصفي التحليلي لنصوص القوانين الدولية في معالجة موضوع البحث.

رابعاً: هيكلية البحث



سنتناول موضوع البحث من خلال تقسيم البحث الى ثلاث مطالب: نكرس المطلب الأول لتعريف الموانئ البحرية، اما المطلب الثاني نخصه لبيان أبرز المسوغات القانونية للدولة الكويتية من إنشاء ميناء مبارك والمسوغات القانونية العراقية للاعتراض على إنشاء ميناء مبارك، وسنتناول موقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك في المطلب الثالث، واخيراً خاتمة الحث التي ستضمن اهم النتائج والتوصيات.

المطلب الأول

تعريف الموانئ البحرية

لتعريف الموانئ البحرية سنقوم بتعريفها لفة اولاً، ثم اصطلاحاً ثانياً وكما يأتي:

الفرع الأول : تعريف الموانئ البحرية لغةً

تعرف كلمة الموانئ لغةً: الموانئ مفرداً (ميناء) : وهو اسم " المينئى " : الميناء مينا ، مرفأ السفن، وميناء جوي : مطار ، مكان إقلاع وهبوط الطائرات

ميناء الساعة : مينا ، وجهها الذي عليه عقاربها .

ميناء الأسنان : مادة صلبة شبه عظمية تكسو عاج جذر الاسنان عند الانسان والحيوان .

ميناء الزجاج : جوهره.

ميناء المعدن : الطلاء الذي يغطي به كل معدن ميناء جمركي : يشمل ميناء تحدده الجهة المختصة على أي طريق مائي داخلي⁽¹⁾ . س

الفرع الثاني : تعريف الموانئ البحرية اصطلاحاً

عُرفت الموانئ البحرية بأنها : المنشآت التي تقيمها الدولة في مواقع معينة من شواطئها لإرشاد السفن واستقبالها ، وهذه المنشآت تعد جزءاً من إقليم الدولة . كما عرفت بأنها : " تلك الأماكن الخاصة التي تتكون بشكل طبيعي او تنشأها الدول لاستقبال السفن وتوديعها وركوب المسافرين ونزولهم وشنح البضائع وتحميلها"⁽²⁾.

وعرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالمرافئ الدولية لعام 1923 على انها : " التي تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية" . وكما هو معلوم تعد الموانئ جزءاً من المياه الداخلية للدولة ، لذلك حددت اتفاقية اثرها على تحديد البحر الإقليمي بأنه يعتبر جزء لا يتجزأ من نظام الميناء والتي تتجه صوب عرض البحر او الجزر الصناعية من المنشآت المينائية الدائمة⁽³⁾.

(1)د. مروان العطية ، معجم المعاني الجامع ، بلا، ط5، 2011.

(2) د. احمد حسن فولي ، النظام القانوني الدولي للمياه" المسؤولية الدولية للعلاقات الدبلوماسية والقنصلية التسوية السلمية للنزاعات الدولية ، دار النهضة ، القاهرة ، 2015، ص278.

(3)د. احمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006، ص172.

وفيما يخص تعيين خط الأساس في الموانئ ، فقد جاءت المادة (8) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 والتي نصت على انه : " لأغراض تحديد البحر الإقليمي تعتبر ابعده أجزاء منشآت الميناء الدائمة والتي تكون جزءاً متمماً لنظام الميناء تعتبر جزءاً من الساحل " .



وعليه يتم رسم خط الأساس من نهاية تلك المنشآت الدائمة ، لأنها تعتبر جزءاً من الإقليم البري وان كانت مبينة في البحر ، كما عدت المادة (11) من قانون البحار موائئ : " لإغراض تعيين حدود البحر الإقليمي ، تعد جزءاً من الساحل ابعده المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً اصيلاً من النظام المرفئي ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة ، وكذلك التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها ، فهي تدخل ضمن حدود البحر الإقليمي"⁽¹⁾.

المطلب الثاني

المسوغات القانونية للدولة الكويتية من إنشاء ميناء مبارك والمسوغات القانونية العراقية للاعتراض على إنشاء ميناء مبارك

سنتناول في هذا المطلب ابرز المسوغات القانونية للدولة الكويتية من انشاء ميناء مبارك وكذلك المسوغات العراقية للاعتراض على انشاء ميناء مبارك وفق الفروع التالية :

الفرع الأول : المسوغات القانونية للدولة الكويتية من انشاء ميناء مبارك

يعد ميناء مبارك الكبير جزء من خطة تطوير جزيرة بوبيان التي بدأت فكرة اقامتها منذ عام 1983 وأقرت في عام 1996، حيث بدأت عملية تصميمه 2004 ، ويشكل عمل ميناء مبارك الكبير في نظر الدولة الكويتية جزء بالغ الأهمية من منظومة متكاملة غايتها أقامته المدن والموائئ الكويتية في شمال الكويت وتحويل دولة الكويت الى مركز اقتصادي ومالي على ان يكون بالدرجة الأساس في حدود احتياجات الكويت أولاً وإقليمياً ثانياً ، وعليه كان انشاء الميناء هو نتيجة تزايد حجم الواردات الى دولة الكويت من ثلاثة ملايين طن في سنة 1993 الى ثلاثون مليون طن في السنوات الأخيرة .

(1)د.عصام العطية ، القانون الدولي العام، ط6، شركة العاتك للطباعة والنشر ، القاهرة، مصر ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2006 ، ص343.

أضافة الى الزيادة السنوية من (5%) الى (7%) في ظل الوضع الاقتصادي العادي، كما ان تزايد عدد الحاويات من (250) الفاً الى (900) حاوية كان سبب استراتيجي آخر، علماً ان دولة الكويت تمتلك ميناءين تجاريين وميناء واحد للسفن الخشبية ، تم انشائها في الأراضي الكويتية وخاضعة لسيادة الكويت ومتوافقة مع قانونها الوطني ، وفي دراسة قام باعدادها مكتب استشاري عالمي بتكليف من البنك الدولي حول جزيرة بوبيان في آب عام 2003، وقد اكدت هذه الدراسة على ضرورة إقامة ميناء تجاري في الجزيرة لسد حاجة الاقتصاد الكويتي ، وتم اختيار موقع الميناء بعد دراسات مشتركة مع مكاتب استشارية عالمية لثلاث مواقع في الجزيرة التي اثبتت ان الموقع الحالي هو الأفضل من الناحية الفنية والبيئة ، وبعد حافة رصيف الميناء عن اقرب نقطة لحافة القناة الملاحية بمسافة لا تقل عن (1200) م ، كما تبعد حافة الميناء عن اقرب نقطة في خط الحدود الدولية هو (4000)م⁽¹⁾.

الفرع الثاني: المسوغات العراقية للاعتراض على إنشاء ميناء مبارك

استندت الدولة العراقية في ادعاءاتها ، على ان ميناء مبارك مظل على خور عبدالله العراقي ومتقاطع مع الممرات الملاحية المؤدية الى الموائئ العراقية وهي (خور الزبير وام قصر) ، وعليه سيكون لهذا الميناء التأثير المباشر في تغيير الجغرافية السياسية للمنطقة كما يعيق المشاريع البحرية العراقية التنموية ، بالإضافة الى خلق المنافذ البحرية العراقية وتقويض فرص النمو والتطور المستقبلي واذا ما تمعنا النظر في نص المادة (300) من اتفاقية قانون البحار لعام 1989 والتي نصت على ان : " تقي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسف في استعمال الحق " نجد ان هناك تعسف من الجانب الكويتي في



استعمال حقها في إقامة ميناء مبارك نتيجة للأضرار المستقبلية المؤكدة من إنشاء الميناء على المصالح الاقتصادية العراقية ، كما ان انشاء هذا الميناء سيؤدي الى عرقلة انشاء ميناء مبارك الكبير والذي تمت المباشرة فيه . إضافة لما تقدم السؤال الذي يطرح ، هل توجد مصالح حقيقية من إنشاء ميناء مبارك تعلق وتتفوق على المصالح العراقية في عدم الانشاء ؟ والاجابة على هذا التساؤل هو : كلا لا توجد ، وذلك لكون الدولة العراقية تعد من الدول شبة الحبيسة تبلغ مساحتها ما يزيد على نصف مليون كم² ، ولا يزيد ساحلها البحري عن (50) كم ، بينما تبلغ مساحة الدولة الكويتية ما يقارب (18) كم²، ولديها ساحل بحري بامتداد (500) كم ، وبالتالي نجد ان مشروع انشاء ميناء مبارك سيأثر سلباً على الموانئ العراقية التي تعد أحد المنافذ البحرية المهمة إذ انه سيثقل عمل الموانئ الثلاث وهي (ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير) إضافة للتأثيرات التي ستحصل في التيارات البحرية للوصول من والى الموانئ العراقية والتي يمر منها حوالي 75% من تجارة النفط ، وعليه نجد ان الضرر الذي يصيب الجانب العراقي يفوق المصلحة المتحققة من انشاء الميناء.

(1) د. راشد فهد ، النظام القانوني للجرف القاري ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص580.

المطلب الثالث

موقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك

نتناول في هذا المطلب أهم القواعد القانونية التي تنظم أحكام المياه الدولية وهي كل مما يأتي⁽¹⁾ :

أولاً: تتمتع الدول المتشاطئة في حق السيادة في استخدام الجزء الذي يقع ضمن اختصاصها من النظام الدولي للمياه ، على ان يتفق مع الحق المماثل لكل دولة متشاطئة مشتركة معها .

ثانياً: ان للدول المتشاطئة الحق في استخدام عادل ومنصف لنظام المياه الدولية .

ثالثاً: ان الدول المتشاطئة التي لها نية تغيير نظام المياه العابرة للحدود والذي قد يؤثر في حقوق الدول المتشاطئة الأخرى ، تُلزم ان تأخذ موافقة الدول المتشاطئة الأخرى ، واذا تم الرفض من قبل تلك الدول وكان لها الرغبة في التوصل الى اتفاق او حل سريع بالوسائل السلمية وفق المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة (2)، فهذا لا يجوز للدولة التي تنوي التغيير ان تقوم به وانما يجب ابرام أي اتفاق او إيجاد أي حل وبالطرق السلمية الدولية ، إذ اكدت المادة (38) الفقرة (ج) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على تطبيق المبادئ العامة للقانون للفصل في المنازعات الدولية المعروضة عليها ومن ابرزها : مبدأ حسن الجوار ، مبدأ حسن النية في التعامل ، مبدأ المساواة في حق استعمال المياه الداخلية ، ومبدأ عدم التعسف في استعمال الحق ، ومبدأ اللجوء الى المفاوضات في حالة النزاع ، ومبدأ تنفيذ الالتزامات التعاقدية ، ومبدأ عدم الاضرار بالدول الأخرى ، ومبدأ حل النزاعات بالطرق السلمية

وفيما يتعلق بالنزاع الدولي محل بحثنا والمتمثل بما تدعيه الكويت من ان انشاء ميناء مبارك هو ضمن اقليمها الداخلي ، وهو لا يتعارض مع قواعد واحكام القانون الدولي العام . والسؤال المطروح الذي نحاول معالجته في هذا البحث ، هل ان انشاء ميناء مبارك في موقعه الحالي مخالف لقواعد القانون الدولي الضامنة لحقوق العراق الملاحية ضمن اقليمه المائي ؟ فبإنشاء الكويت لميناء مبارك أدى ذلك الى ظهور نزاع دولي مع الدولة العراقية بسبب الاعتراضات المقدمة من دولة العراق ، إذ ان العراق وكما هو معروف دولة شبه حبيسة تبلغ مساحتها ما يزيد على نصف مليون كم² ولديها ساحل بحري بامتداد (500) كم ، وعليه يرى العراق ان المشروع فيه آثارا سلبية على الموانئ العراقية التي تعد أحد المنافذ البحرية الهامة وسيوقف عمل ثلاث موانئ عراقية هامة وهي : ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير.



(1) د. باسل محسن مهنا ، مصدر سابق ، ص9-10.

إضافة للتأثير الحاصل في التيارات البحرية للوصول من وإلى الموانئ العراقية ، والمار من خلالها 75% من تجارة النفط ، وتم اختيار موقع الميناء في الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان الكويتية ، أي الجانب الملاصق للممر المائي خور عبد الله والذي يعد منتصفه بمثابة الحد الفاصل للحدود البحرية الإقليمية بين العراق والكويت ، إذ يعد خور عبد الله هو المنطقة المستهدفة والواقع شمال الخليج العربي ، يمتد خور عبد الله إلى داخل الأراضي العراقية مشكل خور الزبير الذي يقع فيه ميناء ام قصر العراقي ، وقد قام العراق في عام 2010 بوضع حجر الأساس لبناء ميناء الفاو الكبير على الجانب العراقي من الخور وبالمقابل بدأت الكويت ببناء ميناء مبارك على الجانب الكويتي في الضفة الغربية لخور عبد الله ، وان العراق اليوم بحاجة ماسة لتطوير البنى التحتية القديمة الرديئة لأجل ضمان خطة التنمية والتي بدأ العراق في تنفيذها فعلياً من أجل إعادة البناء الداخلي والتأسيس لميناء يستوعب واردات وصادرات العراق المستقبلية ، إضافة لما تقدم يحتل العراق مكانه مميزة في مجال النفط من حيث الاحتياطي والإنتاج ، والعراق يسعى إلى زيادة صادراته النفطية بطاقته القصوى ، وجغرافياً تبعد حافة رصيف ميناء مبارك عن اقرب نقطة لحافة القناة الملاحية في خور عبد الله مسافة لا تقل عن (1200) م ، كما تبعد حافة الميناء عن اقرب نقطة من الحدود الدولية (4000) م ، وبالنتيجة نجد ان الميناء جغرافياً يقع بأكمله فوق جزيرة بوبيان الكويتية أي أنه يقع فوق ارض كويتية وان نشاطاته محصورة فوق المياه الداخلية للكويت ولا تداخل له مع النصف الثاني من مياه خور عبدالله وهو المخصص للمياه الإقليمية العراقية⁽¹⁾.

والسؤال المطروح؟ ما مدى مخالفة انشاء هذا الميناء مع المبادئ العامة للقانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؟

وللإجابة على هذا التساؤل علينا الرجوع إلى احكام القانون الدولي التي تحكم الموانئ البحرية ونتمتعن بأهم المبادئ التي والاحكام المتعلقة بتسوية المنازعات الدولية كافة من اجل بيان ومعرفة تلك المبادئ واعتمادها لفض المنازعات الدولية ومنها النزاعات الخاصة بالموانئ البحرية ومن اهمها⁽²⁾:

مبدأ حسن النية في التعامل بين الدول وعدم التعسف في استعمال الحق : لقد تم التأكيد في "اعلان مانيللا" بشأن حل المنازعات الدولية بالوسائل السلمية والمعتمد وفق قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المرقم (10/37) والمؤرخ في (15/تشرين الثاني/ 1982) ، على ما يلي :

2-تتصرف جميع الدول بحسن نية وطبقاً للمقاصد والمبادئ المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة ، من اجل تفادي نشوب نزاعات فيما بينها تحتمل ان تضر العلاقات الودية بين الدول مساهمة بذلك في صيانة وترصين الامن والسلم الدوليين ، وللعيش بسلام وبحسن جوار ، وتسعى دائماً إلى اعتماد تدابير بناءة لتعزيز وتقوية السلم والامن الدوليين .

(1) عادل عبد الصادق "ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت" قضايا استراتيجية ، مؤسسة الهرم ، بحث منشور على الرابط الاتي :

<http://www.alahram.com>

(2) د. باسل محسن مهنا ، مصدر سابق ، ص9.

3-تلتزم الدول وبحسن نية وبروح التعاون التسوية المبكرة والمنصفة لمنازعاتها الدولية لأي من الوسائل الاتية : التفاوض او الوساطة او المساعي الحميدة ، او التحكيم او التحقيق او اللجوء إلى المنظمات الإقليمية لحل النزاع ، او إلى التسوية القضائية او أي وسيلة سلمية أخرى تختارها هي ذاتها ، وعلى الأطراف ان تتفق على الوسيلة السلمية التي تتوافق مع ظروف نزاعها وطبيعته.



4- على الدول ان تنفذ وبحسن نية استنادا للقانون الدولي جميع احكام الاتفاقيات التي عقدتها لأجل تسوية نزاعاتها .

5- حث جميع الدول على ان تلتزم وتعزز بحسن نية احكام هذا الإعلان في تسوية منازعاتها الدولية بالوسائل السلمية .

ومما تقدم ، نجد انه على الدول ان تنفذ التزاماتها وبحسن نية لأجل ضمان تمتعها بحقوقها ومزاياها ، والامر نفسه ينسحب على موقفها عند تفسيرها لقواعد القانون الدولي ووجوب عدم التعسف في استعمال الحق وبالأخص في حالة تسببه لضرر مادي جسيم على مصالح دولة أخرى . إذ أكد على هذا المبدأ القضاء الدولي كما في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة الصادر بتاريخ (1926/5/25) في قضية المصالح الألمانية في سيليسيا العليا البولونية ، أذ جاء فيه : " ليس من حسن النية في شيء ان يفسر نص المادة (88) من معاهدة فرساي على وجه يجرّد ألمانيا من ممتلكاتها في هذه المقاطعة في الفترة الواقعة بين انعقاد معاهدة فرساي وبين انتقال السيادة على هذه المقاطعة من هذه الدولة بحجة تنازلها عن هذه السيادة " . كما أكد قانون البحار لعام 1982 على ان : " تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولايات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق " (1) .

(1) نص المادة (300) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الخاتمة

وفي ختام بحثنا الموسوم " الموانئ البحرية وموقف القانون الدولي البحري من إنشاء ميناء مبارك " تبين لنا ان ميناء مبارك قد تم انشاءه داخل الإقليم الكويتي وبمراعاة القواعد القانونية الوطنية وبالانسجام مع القواعد الدولية ، ماعدا تلك القواعد المنظمة للحيلولة دون تسببه بأضرار دول الجوار . ويمكن أدرج اهم النتائج والمقترحات وكما يأتي :

أولاً : النتائج

1- ميناء مبارك قد تم انشاءه داخل الحدود الكويتية ولم تتجاوز منشأته لنطاق بحرها الإقليمي ومن ثم تخضع عمليات انشاء الميناء الى احكام القانون الكويتي والقانون الدولي ، أي يكون خاضعا الى السيادة الوطنية الكويتية مع مراعاة مبادئ واحكام القانون الدولي في حق المرور البريء للسفن وفي قيد الولاية الجنائية والمدنية .

2- يعد البحر الإقليمي جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة ، لذلك فالنزاع المثار هو حول الآثار السلبية المستقبلية المتوقع حصولها جراء اعمال الميناء تجاه المصالح الدولية العراقية . لذلك فإن أثاره ذلك العمل لنزاع دولي يترتب على الأضرار الناجمة عنه وبالتالي يتولد عنه المسؤولية الدولية عند اثارها من قبل الدولة المتضررة على ان يكون ذلك الضرر خطأ مباشرا مؤكداً او أخلافاً بالقانون الدولي او وقوعه على احد رعاياها .

3- لم يشكل انشاء الميناء عمل غير مشروع ولم يمثل انتهاكا او مخالفة لالتزامات الكويت الدولية ، الا انه النشاطات التي يمارسها الميناء كونه ممر لنقل الطاقة والسلع - سيؤدي مستقبلاً الحاق الضرر بمصالح العراق .

4- وبالرغم من ان إقامة ميناء مبارك على ارض كويتية وضمن المياه الإقليمية الكويتية الا ان اختيار موقعه في اضيق الأماكن وقرب ساحل الفاو سيؤثر وبشكل مؤكد على حركة الملاحة البحرية القادمة الى الموانئ العراقية .



5- انشاء ميناء مبارك فيه مخالفة لاحكام القانون الدولي والمتعلقة بحسن الجوار وتنفيذ الالتزامات الدولية بحسن نية ، فضلاً عن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق .

6- كما ان انشاء الميناء في موقعه الحالي سيؤدي الى حرمان العراق من اطلالته البحرية الوحيدة على منطقة الخليج العربي ، والى التحكم بحركة التجارة الخارجية للعراق في هذه المنطقة .

7- لا يحق للكويت الاحتجاج بحق السيادة على بحرهما الإقليمي عند اقامتها لهذا الميناء، وذلك لا مفهوم السيادة في الوقت الحاضر لم يعد كما كان سابقا ، فالسيادة يجب ان تمارس وفق ما تفرضه قواعد القانون الدولي ، وهذه القواعد القانونية الدولية لا تتيح للكويت إعاقة الملاحة الدولية.

ثانياً : المقترحات

1- الإسراع في إتمام بناء ميناء الفاو وتخصيص الأموال اللازمة لإنجازه.

2- عدم تجاوز كل من العراق والكويت لمسافة امتداد بحرهما الإقليمي والبالغة (12) ميل بحري مع مراعاة المياه الإقليمية لخور عبد الله .

3- يجب على كل من العراق والكويت مراعاة مبادئ وقواعد القانون الدولي في حق المرور البريء للسفن وفي قيد الولاية الجنائية والوطنية .

4- حل النزاع بالاعتماد على الجانب الفني للنزاع بشأن الميناء.

5- السعي الجاد والمدرّس لتثبيت الحدود البحرية وبدقة ، سواء على صعيد ترسيم الحدود الوضعية او بسبب التغيرات الجغرافية الطبيعية المستمرة ، لضمان الحفاظ على المنفذ البحري الضيق والوحيد للعراق.

6- عند استنفاد الطرق الودية لحل النزاع ، وجوب اللجوء الى محكمة العدل الدولية واثارة مسؤولية الكويت الدولية على أساس المسؤولية المطلقة لتأكيد حدوث اضرار اقتصادية ، فضلاً عن تقويت مصالح حيوية للعراق ، فالكويت تتحمل هذه المسؤولية على أساس من الضرر ، حتى لو افترضنا جديلاً انها تقييم مشروعها ضمن نطاقها الإقليمي ، فأساس عدم المشروعية واثارة المسؤولية هو الضرر الحاص في الجانب العراقي .

الهوامش

1-د. مروان العطية ، معجم المعاني الجامع ، ط5، 2011، بلا.

2-د. احمد حسن فولي ، النظام القانوني الدولي للمياه – المسؤولية الدولية العلاقات الدبلوماسية والقنصلية التسوية السلمية للنزاعات الدولية ، دار النهضة ، القاهرة، 2015، ص278.

3-د. احمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006 ، ص172.

4-د. عصام العطية / القانون الدولي العام ، ط6، شركة العاتك للطباعة والنشر ، القاهرة ، مصر ، المكتبة القانونية ، بغداد ، العراق ، 2006 ، ص343.

5-د. باسل محسن المهنا ، ميناء مبارك بين القواعد القانونية الدولية والوطنية ، بحث منشور في مجلة كلية العلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، العدد (52) ، 2019، ص8.

6-د. باسل محسن مهنا ، مصدر سابق، ص9-10.

7- عادل عبد الصادق ، " ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت " قضايا استراتيجية ، مؤسسة الاهرام ، بحث منشور على الرابط الالكتروني الاتي :



8-د. باسل محسن المهنا، مصدر سابق، ص9.

9-نص المادة(300) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

المصادر

اولاً: المعاجم

1-د. مروان العطية ، معجم المعاني الجامع ، ط5، 2011، بلا.

ثانياً: الكتب القانونية

1- د. احمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006.

2- د. احمد حسن فولي ، النظام القانوني الدولي للمياه – المسؤولية الدولية العلاقات الدبلوماسية والقنصلية التسوية السلمية للنزاعات الدولية ، دار النهضة ، القاهرة، 2015.

3- د. عصام العطية / القانون الدولي العام ، ط6، شركة العاتك للطباعة والنشر، القاهرة ، مصر، المكتبة القانونية ، بغداد ، العراق ، 2006.

رابعاً: البحوث والدوريات

1- د. باسل محسن المهنا ، ميناء مبارك بين القواعد القانونية الدولية والوطنية ، بحث منشور في مجلة كلية العلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، العدد (52) ، 2019.

ثالثاً : القوانين الدولية

1-النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية لعام 1945.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

رابعاً: مصادر الانترنت

1-عادل عبد الصادق ، " ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت" قضايا استراتيجية ، مؤسسة الاهرام ، بحث منشور على الرابط الالكتروني الاتي

<http://www.alahram.com>