

مشروعية انشاء ميناء مبارك وتأثيراته السلبية على ميناء الفاو الكبير
(الخلفيات التاريخية والاشكاليات القانونية الدولية)

د. شيماء عبد الستار جبر الليلة*

كلية الحقوق، جامعة الموصل (العراق)

The legality of the construction of the Mubarak port and its negative effects on the Grand Al-Faou port (Historical backgrounds and international legal issues)

Dr. Shaima Abdul Sattar Jabr Al Layla *

<https://orcid.org/0009-0008-5814-3545>

Collage of Law, university of Mosul (Iraq), dr_shaimaallayla@uomosul.edu.iq

تاريخ الاستلام: 2025/ 02 / 15 تاريخ القبول: 2025 / 03 / 04 تاريخ النشر: 2025 / 06 / 01

المخلص:

يشكل الخليج العربي المنفذ البحري الوحيد للعراق والذي من خلاله تنقل سفنه التجارية البضائع والامتعة الى الدول الاخرى ، لكن هذا المنفذ البحري الوحيد تعرض للتضييق بعد انشاء ميناء مبارك حيث عمل هذا الميناء على التضييق من كمية البضائع الداخلة والخارجة من الميناء وبشكل اعتداء سافر على الحقوق الملاحية لبلدنا العراق وفق قواعد القانون الدولي للبحار والاتفاقيات الثنائية والجماعية حاول بحثنا هذا تسليط الضوء على ابرز النقاط الخلافية بين بلدنا العراق والجماعة الكويت مع استعراض لمجمل الاحداث التاريخية ذات الصلة وبيان اهمية انشاء ميناء الفاو الكبير والمنافع الاقتصادية الجمة التي ستعود للعراق من انشاءه كما تضمن البحث مناقشة مدى شرعية انشاء ميناء مبارك وفق قواعد القانون الدولي. الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو ، ميناء مبارك ، الملاحة البحرية ، كلمات مفتاحية: ميناء الفاو.. ميناء مبارك.. الملاحة البحرية.

Abstract:

The Arabian Gulf constitutes the only sea port for Iraq, through which its commercial ships transport goods and luggage to other countries, but this only sea port was subjected to narrowing after the establishment of Mubarak Port, as this port worked to reduce the amount of goods entering and leaving the port and in a blatant attack on the navigational rights of our country, Iraq, in accordance with the rules of the international law of the sea and bilateral and collective agreements. Our research tried to shed light on this. On the most prominent points of contention between our country, Iraq, and neighboring Kuwait, with a review of all relevant historical events and an explanation of the significance of the establishment of the large

* المؤلف المرسل.

* Corresponding author.

Al-Faw port and the great economic benefits that will accrue to Iraq from its establishment. The research also included a discussion of the extent of the legality of establishing the Mubarak Port in accordance with the rules of international law.

Keywords: Al-Faw Port; Mubarak Port; maritime navigation.

مقدمة:

يحتل الخليج العربي والدول الواقعة عليه أهمية كبيرة حضارياً واقتصادياً ، بالإضافة الى اهميته بوصفه ممراً مائياً له تأثيراته الجمة الاقتصادية والسياسية ليس على مستوى بلدان الشرق الاوسط فحسب ؛ بل على صعيد العالم اجمع ذلك ان هذا الممر المائي يربط بين الاقاليم المختلفة بالإضافة الى كونه جسراً بين الغرب والشرق وطريق للمواصلات فريد بين اوربا والشرق الادنى والاقصى ، وبالنظر لوقوع بلدنا العراق على منطقة الخليج العربي فقد شكل موقعه هذا اهمية كبيرة لاقتصاد العراق كونه المنفذ البحري الوحيد له ، لكن رغم هذه الاهمية الكبيرة الا ان السياسات المتخبطة للحكومات العراقية المتعاقبة والعقوبات الدولية التي تم فرضها على العراق من قبل مجلس الامن جعلت من هذا المنفذ البحري محلاً لأطماع دول الجوار لاسيما دولة الكويت التي عملت ولا تزال على التضييق من الحقوق الملاحية للعراق في هذا المنفذ البحري وذلك من خلال تجاوزاتها المتكررة والتي شكلت ابرزها انشاء ميناء مبارك الذي شكل تدمير للاقتصاد العراقي وحرمان للعراق من المميزات الكبيرة التي سيوفرها ميناء الفاو وتأثيراته الجمة والفاعلة على الاقتصاد العراقي ؛ وقد شكلت مصادقة الحكومة العراقية في العام 2013 على اتفاقية ترسيم وتنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله بالغ الاثر في الاضرار بالعراق ومنح الكويت مزايا كبيرة تحت ذريعة تنفيذ قرار مجلس الامن رقم (833) حيث ادت هذه الاتفاقية الى تقسيم خور عبد الله بين البلدين ومنح الكويت جزءاً كبيراً من الممر الملاحي المؤدي الى الموانئ العراقية ، فالكويت ودول الجوار تحاول بشق الطرق منع العراق من اكمال بناء ميناء الفاو وذلك للمميزات الكبيرة التي سيحصل عليها العراق من بناء لهذا الميناء.

أولاً: أهمية البحث

ان مسألة تحديد الحدود البحرية لأي دولتين مطلتين على منفذ بحري تحتل أهمية كبيرة لاسيما ان كانت هذه الحدود هي المنفذ البحري الوحيد للدولة ؛ وهذا ما عانت منه الحكومة العراقية مع دولة الكويت والتي كانت تربطها مع الحكومة العراقية علاقات متوترة ممتدة الى زمن بعيد ؛ بل ان المشكلة اعمق من ذلك تمتد الى النزاع حول اعتبار دولة الكويت هي محافظة عراقية واستتبع هذه المشكلة مشكلة انشاء الموانئ البحرية والتسابق والتنافس من قبل دولة الكويت لجعل الدولة العراقية دولة حبيسة وتضييق الممر الملاحي الوحيد والمطل على الخليج العربي والقضاء على الفوائد الاستراتيجية والجمة التي يمكن ان تستحصل عليها الحكومة العراقية من انشاء ميناء الفاو الكبير.

ثانياً: اشكالية البحث

يسعى بحثنا هذا الى تناول اشكالية مدى مطابقة انشاء ميناء مبارك مع القواعد الدولية ومن ثم البحث عن الاسس القانونية لحل اي خلاف يمكن ان ينشأ بشأنه ، وهذا يتطلب منا تناول الحدود البحرية بين العراق والكويت والاطلاع على اعمال لجنة الامم المتحدة الخاصة بترسيم الحدود ما بين الدولتين في ضوء قرارات الامم المتحدة.

ثالثاً: فرضية البحث

تنطلق فرضية بحثنا من مخالفة بناء هذا الميناء للقواعد الدولية ولقرارات مجلس الامن بهذا الشأن بالإضافة الى مخالفته لاتفاقية قانون البحار.

رابعاً: هيكلية البحث

المطلب الاول: ترسيم الحدود العراقية الكويتية

المطلب الثاني: اهمية انشاء ميناء الفاو الكبير

المطلب الثالث: موقع ميناء مبارك وتأثيراته السلبية على ميناء الفاو الكبير

المطلب الرابع: شرعية انشاء ميناء مبارك في ضوء قواعد القانون الدولي

المبحث الاول

ترسيم الحدود العراقية الكويتية

يمكن القول بان الدولة العراقية وجارتها الكويت لديها سلسلة من الخلافات فيما يتعلق بترسيم الحدود العراقية الكويتية وانه يمكن القول بان الكويت قد ابدت رغبتها بالانفصال عن ولاية البصرة والدولة العثمانية منذ العام 1899 ، اي بعد توقيع شيخ الكويت اتفاقية حماية مع بريطانيا الامر الذي رفضته السلطات العثمانية في حينها لسبب رئيسي وهو عدم صلاحية شيخ الكويت لأبرم هكذا اتفاقية ، بعدها ابرمت الحكومة البريطانية والامبراطورية العثمانية سنة 1913 اتفاقاً تعترف به الحكومة العثمانية للكويت بحق الحكم الذاتي داخل الامبراطورية العثمانية وتعد الاتفاقية الانكليزية العثمانية لسنة 1913⁽¹⁾ اول وثيقة رسمية مكتوبة تبين الحدود الفاصلة بين العراق والكويت بوصفه قضاءً مستقلاً عن ولاية البصرة واشترت هذه الحدود بخط اخضر يمتد من الساحل عند مصب خور الزبير باتجاه الشمال الغربي مروراً الى الجنوب مباشرة باتجاه ام قصر وصفوان وجبل سنام الى الداخل ومن ثم جنوب غرب الى الداخل واحتوت الوثيقة خطأً اخر بلون احمر ينزل الى خور عبد الله وتعد المنطقة المحصورة بين الخطين بمثابة حدود لدولة الكويت ؛ الا ان هذا الاتفاق لم يستوف شكله النهائي لاندلاع الحرب العالمية الاولى من جهة وتفكك الدولة العثمانية من جهة اخرى⁽²⁾.

وفي العام 1923 وضع المعتمد السامي البريطاني اول لافته مادية تؤشر الحدود بين العراق والكويت واعطت الحكومة البريطانية في نهاية الثلاثينيات مخططاً للحدود العراقية الكويتية مستندياً فيها على خارطة غير دقيقة حيث كانت حسابات المواقع مغلوطة وقد ازيلت هذه اللافتة من قبل الحكومة العراقية في بدايات سنة 1932 كتعبير عن عدم الرضا بهذا التخطيط او كتعبير بعدم الاعتراف بهذه الحدود من الاساس⁽³⁾.

كما اندلعت الخلافات مره اخرى عندما طالبت بريطانيا من العراق ترسيم الحدود مع الكويت ليتسنى له الحصول على استقلاله والانضمام الى عصبة الامم في عام 1932 ؛ فارسل رئيس الوزراء العراقي آنذاك نوري السعيد برسالة الى السلطات البريطانية في 21 تموز 1932 تتضمن وصفاً تفصيلياً للحدود البرية بين البلدين ؛ وعندما تمت المباحثات بين العراق والاردن عام 1958 لتشكيل " الاتحاد الهاشمي " اقترح نوري السعيد على بريطانيا منح الاستقلال للكويت ليتسنى لها الدخول في الاتحاد كدولة مستقلة ، لكن بريطانيا رفضت هذا الاقتراح وبقيت الكويت محمية بريطانية ، وفي العام 1961

قررت بريطانيا منح الاستقلال للكويت لكن خلال المؤتمر الصحفي الذي عقده الرئيس عبد الكريم قاسم عام 1961 والذي طالب فيه بضم الكويت الى العراق على اساس انها قضاءً عثمانياً تابعاً لولاية البصرة في العهد العثماني⁽⁴⁾. وفي العام 1963 اعترف العراق باستقلال الكويت على امل التفاوض معها من اجل ضمان منفذ بحري للعراق على الخليج العربي وبقي العراق وحتى سبعينيات القرن الماضي في محاولاته المتكررة لاستمالة الجارة الكويت بتسوية الحدود بين البلدين الا ان الكويت رفضت كل المقترحات العراقية بهذا الشأن وكانت الكويت قد استغلت انشغال العراق في الحرب الايرانية للزحف باتجاه الشمال وبعمرق 70 كم وانشأت العديد من المخافر والمنشآت العسكرية والمزارع والمنشآت النفطية لتثبيت امر واقع على العراق ، على الرغم من كل ما تقدم فقد شهدت العلاقات العراقية الكويتية تطوراً ايجابياً ابان الحرب العراقية الايرانية عام (1980/1988) وذلك لما قدمته الكويت من دعم مالي للعراق في تلك الفترة وذلك خشية امتداد النفوذ الايراني الى دول الخليج العربي ، لكن سرعان ما تدهورت هذه العلاقة لتعود الى سابق عهدها وذلك لعدة اسباب منها الخلافات الحدودية ومطالبة الكويت بديونها بعد انتهاء الحرب العراقية⁽⁵⁾. وسياستها النفطية التي ادت الى انخفاض في قيمة النفط ليصل سعر البرميل الى (12) دولار واثار ذلك سلباً على الاقتصاد العراقي المنهك اساساً مما زاد من خسائر العراق مما استتبع المواجهة بين العراق والكويت والتي لم تكن بالحسبان والتي نتج عنها اجتياح القوات العراقية للكويت في 2 اب 1990 وبعدها اخرجت العراق من الكويت بقيادة تحالف دولي قادته الولايات المتحدة الامريكية وفي العام 1994 فرضت الامم المتحدة ترسيم الحدود بين العراق والكويت لكن العلاقات لم يتم تطبيعها⁽⁶⁾.

ولعل من ابرز القرارات التي اصدرها مجلس الامن⁽⁷⁾ ، والتي تضمنت الاشارة الى مسالة ترسيم الحدود العراقية الكويتية القرار رقم 660 الذي صدر في 2 اب 1990 ويعد هذا القرار اول قرار يصدر من مجلس الامن ويشير فيه الى قضية الحدود العراقية الكويتية وقد نصت الفقرة الثانية منه على ما يأتي " يطالب بان يسحب العراق جميع قواته فوراً ودون قيد او شرط الى المواقع التي كانت تتواجد فيها في الاول من اب عام 1990 " ونصت الفقرة الثالثة منه على دعوة العراق والكويت الى البدء فوراً في مفاوضات مكثفة لحل خلافتهما ، اما بالنسبة الى القرار المرقم (687) الذي يعد من اهم القرارات الصادرة عن مجلس الامن الدولي والمتعلقة بالشأن العراقي وجاء في حيثياته النص على ترسيم الحدود بين العراق والكويت فضلاً عن فرض الحصار العلمي والتقني والمالي وتشكيل صندوق لتعويض المتضررين من الاحتلال العراقي للكويت واعادة الممتلكات الكويتية والرعايا الكويتيين لقد تعرض مجلس الامن لمسالة الحدود العراقية الكويتية في القسم (أ) في الفقرات (2،3،4،5) من القرار 687 بفرض طريقه خاصة لترسيم الحدود بين العراق والكويت بموجب احكام الفصل السابع من الميثاق في اول سابقة دولية تخالف الممارسات الدولية المعتادة⁽⁸⁾.

المبحث الثاني

اهمية انشاء ميناء الفاو الكبير

سنحاول في الفقرة هذه تناول الاهمية الجغرافية لميناء الفاو الكبير وذلك في الفقرة اولا ومن ثم سنحاول في الفقرة ثانياً تناول الاهمية الاقتصادية والاستراتيجية لميناء الفاو الكبير.

المطلب الاول: الاهمية الجغرافية لميناء الفاو الكبير

تبلغ مساحة العراق الجغرافية (435052) كم² اذ يفصل بين قوس مرتفعات جبال طوروس التركية وسلسلة جبال عربستان الايرانية وبين الخليج العربي جنوباً ، فضلاً عن الحدود البرية مع سوريا والاردن والكويت والسعودية وبذلك يمكن القول بأنه يتمتع بموقع جغرافي متميز ويعد حلقة وصل بين الدول العربية والاسيوية فضلاً عن كونه ممراً مهماً من قارة اسيا اتجاه القارة الاوربية ، يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو الممتدة داخل شط العرب جنوب شرق العراق على بعد حوالي (10) كم عن مصب شط العرب في الخليج العربي عند رأس البيشة ويبعد حوالي (90 كم) جنوب شرق محافظة البصرة عند نهاية الجرف القاري للعراق ، ويمكن القول ان فكرة اقامة المشروع تعود الى عام 1986 عندما تم اختيار الموقع في راس البيشة من قبل بريطانيا لإقامة منطقة تجارية بديلة لهونغ كونغ لغرض تسليم الاخيرة الى الصين وتحتوي المخططات على انشاء ميناء بحوي (100) رصيف في مدينة تستوعب (400000) شخص لكن كان العراق منشغل في الحرب العراقية / الايرانية آنذاك فتم تأجيل المشروع بعد اكمال الدراسات الخاصة به الا ان الواقع التجاري والاقتصادي الحالي لبلدنا العراق جعل من مهمة تنفيذ المشروع ضرورة رئيسية وذلك ان موانئ العراق الحالية لم تعد ملائمة للتعامل مع السفن الكبيرة سواء من حيث مميزاتها ام من ناحية سعة واعماق الممرات المؤدية اليها مما يضعف من امكانياتها على منافسة الموانئ المجاورة لها ، بالإضافة الى تزايد الطلب على الخط التجاري الدولي عبر العراق لتجارة (الترانزيت) التي تقدر بإضعاف حجم تجارة العراق الخارجية وبهذا تطلب الامر انشاء ميناء مفتوح على مياه الخليج العربي وبموقع يكون أكثر قرباً من المنافذ البحرية الدولية بالإضافة الى ان موقع الميناء يعد من افضل المواقع المهمة بالعالم لاسيما اذا ما تم اتصاله مع القناة الجافة للعراق فانه سيقطص الزمن في التجارة والنقل بين شرق وغرب اسيا وشرق افريقيا واوربا من 30 يوم الى 11 يوم كما انه سيغير خارطة التجارة العالمية لان النقل عن طريق الميناء سيكون اسرع من النقل عن طريق قناة السويس⁽⁹⁾.

المطلب الثاني: الاهمية الاقتصادية والاستراتيجية لميناء الفاو الكبير

يعد ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية المهمة في العراق اذ سيسهم انجازه بمنح العراق اطلالة على مياه الخليج العربي والمتمثل في القنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي وميناء ام قصر وخور الزبير ومن ثم الموانئ العالمية في اعالي البحار ، ان الموانئ العراقية الحالية وبطاقاتها التصميمية والتي بحدود (90 ، 15) مليون طن سنوياً ستكون غير قادرة على سد احتياجات الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها ب (35) مليون طن في العام 2018 فضلاً عن ان الاعماق المتاحة في واجهات الارصفة لهذه الموانئ ذات اعماق محدودة (6 / 12) متراً غير قادرة على استقبال البواخر العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة كما ان القنوات الملاحية العراقية تحتاج الى عمليات الحفر ورفع الغوارق واعمال الصيانة مستمرة وعليه فان اضافة ارسفة جديدة لمينائي ام قصر وخور الزبير سوف لا يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث امكانية وصول السفن العملاقة وبالتالي فان الحالة الواقعية للموانئ العراقية تتطلب العمل على انشاء ميناء الفاو الكبير والذي سيكون قريباً الى المنافذ البحرية الدولية وتكون الاعماق مناسبة في القناة الموصلة اليه اذ لا تقل عن 17، 5 متراً ، والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة 120 الف طن مما سيؤدي الى انخفاض في كلف النقل الى 100 دولار لكل طن وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية تبلغ (3 ، 5) مليار دولار نتيجة انخفاض تكاليف النقل ، هذا وان الميناء الجديد سيحتوي على (35) رصيفاً منها 22 رصيفاً للحاويات و 13 رصيفاً للبضائع وعليه ستكون طاقة الميناء

- 1: الاستيعابية بحدود 66 مليون طن سنوياً للحاويات و33 مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة ليصل المجموع الى 99 مليون طن سنوياً في سنة الهدف 2038⁽¹⁰⁾، ومن ثم فان انشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في الاتي:⁽¹¹⁾.
- 2: تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الحالية .
- 3: تلبية احتياجات البلد من الصادرات والاستيرادات .
- 4: يتضمن الميناء خدمة التجارة الاقليمية (الترانزيت) بين اسيا واوروبا وبطاقة ابتدائية 20 مليون طن قابلة للزيادة لتصل الى 45 مليون طن سنوياً .
- 5: تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصادياً .
- 6: تشغيل الايدي العاملة وبنسب كبيرة .
- 7: استخدام العراق كقناة جافة لنقل البضائع الى اوربا او الى موانئ البحر الابيض المتوسط في سوريا وتركيا .

المبحث الثالث

موقع ميناء مبارك وتأثيراته السلبية على ميناء الفاو الكبير⁽¹²⁾

سنسلط الضوء في هذا المطلب على الموقع المزمع انشاء ميناء مبارك عليه وماهي التأثيرات السلبية التي يسببها على ميناء الفاو الكبير .

المطلب الاول : موقع ميناء مبارك

لقد وقع اختيار الحكومة الكويتية لموقع ميناء مبارك في الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان الكويتية اي في الجانب الملاصق للممر المائي خور عبد الله الذي يمثل منتصفه بمثابة الحد الفاصل للحدود البحرية الاقليمية بين العراق والكويت ؛ ان من المقرر ان يمر انشاء الميناء بأربعة مراحل انجزت المرحلة الاولى عام 2015 بأربعة ارصعة مخصصة للحاويات يمكنها من استقبال ما يعادل (800) مليون طن من مختلف البضائع مع وجود مخطط هيكل مستقبلي يصل الى ستين رصيفاً ويشكل واحداً من اكبر الموانئ في الخليج العربي ويرتبط الميناء براً في الصببة والحرير بثلاثة جسور وطرق سريعة ومن المقرر ان يرتبط مع سكة القطار الخليجي لخدمة الميناء وهناك افكار وخطط لمد السكة الى العراق وايران وتركيا ، كما يتم تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء مستقبلاً لتمكين السفن ذات الاحجام الكبيرة من الوصول والرسو بأمان على ارصفته بالإضافة الى تصميم المباني وانشاء الخدمات الرئيسية الضرورية لبدء اعمال التشغيل فيه وقد وضع وزير التنمية الكويتي احمد الفهد الى ان المشروع الذي تم التعاقد على انشائه مع شركة هونداي الكورية ينطوي على اهداف كبيرة ويحقق امال الشعب الكويتي وتطلعاته ومن شأنه ان يحول الكويت الى مركز مالي وتجاري على المستويين الاقليمي والعالمي⁽¹³⁾.

المطلب الثاني : حيثيات النزاع بشأن ميناء مبارك

ادى قيام دولة الكويت بإنشاء ميناء مبارك الكبير الى بروز مشكلة كبيرة حازت على اهتمام الدولتين الجارتين لما لها من ابعاد اقتصادية وتجارية كونها تحمل في طياتها تنافساً استراتيجياً حول الدور المستقبلي لكل منهما ليصبح ممراً للنقل البحري والبحري ليس فقط في الخليج العربي بل في التجارة الاقليمية والدولية ؛ وادركت الحكومة العراقية بالمخاطر الكبيرة الكامنة وراء انشاء الميناء كون ان العراق دولة شبه حبيسة تبلغ مساحتها ما يزيد على نصف مليون كم ولا يزيد ساحلها

البحري عن (50) كم بينما تبلغ مساحة الكويت ما يقارب (18) الف كم ولديها ساحل بحري بامتداد (500) كم كما انه سيثقل عمل ثلاث موانئ عراقية هي ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير بالإضافة للتأثير في التيارات البحرية وفي عملية المد والجزر وكمية المياه المتحركة داخل قناة خور عبد الله ؛ سنحاول فيما يأتي بيان موقع ميناء مبارك وتأثيراته السلبية على العراق وذلك في الفرع الاول ومن ثم بيان موقف الحكومة العراقية والكويتية من بناء الميناء وذلك في حيثيات الفرع الثاني .

المطلب الثالث: التأثيرات السلبية لميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير

ان لا نشاء ميناء مبارك العديد من التأثيرات السلبية على ميناء الفاو الكبير سنحاول فيما يأتي بيانها بشيء من الاجاز من اجل الاحاطة بكل الحالات المحتملة بعد اكتمال انشاء ميناء مبارك .

1: في حالة تضيق الممر الملاحي⁽¹⁴⁾

في هذه الحالة يمكن تصور انه إذا ادى انشاء ميناء مبارك الى تضيق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي الى ميناء الفاو الكبير فان ما ينتج عن ذلك سوف لن يخرج عن أحد الاحتماليين الآتيين :

أ: ان يتسبب انشاء ميناء مبارك في اعاقه وصول السفن الكبيرة الى ميناء الفاو الكبير عندها سيسمح الممر الملاحي المتبقي بعبور السفن الصغيرة فقط وبهذه الحالة سيفقد عندها ميناء الفاو الكبير جدوته الاقتصادية، وبالتالي ستبقى موانئ العراق خارج منظومة الموانئ الدولية وستكون قدرتها التنافسية في تراجع مستمر في ظل استمرار توجهات نشاط النقل البحري العالمي نحو تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وسعها الحثيث لرفع الانتاجية وتخفيض التكلفة.

ب: سيتسبب انشاء ميناء مبارك في قطع الطريق امام جميع انواع السفن للوصول الى ميناء الفاو الكبير اذ ستقتصر الاجزاء المتاحة من الخور عبد الله على المياه الضحلة وفي هذه الحالة سوف لن يكون اي مبرر لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وستصاب موانئ العراق الحالية بالشلل .

2: في حالة عدم تضيق الممر الملاحي

اما في حالة افتراض عدم تسبب انشاء ميناء مبارك في تضيق الممر الملاحي في خور عبد الله⁽¹⁵⁾ المؤدي الى ميناء الفاو الكبير فسيكون له تأثير كبير وسلي كذلك وبحسب ما يأتي:⁽¹⁶⁾

ان عدم تسبب ميناء مبارك في تضيق الممر الملاحي يعني ان انشاءات هذا الميناء ستكون بعيدة نوعا ما عن خط التالوك والذي يمثل اعرق ممر في قناة خور عبد الله وهو المسار التقليدي الذي تتخذ السفن المتجهة لمينائي ام قصر وخور الزبير العراقيين منذ عقود وقد عكف العراق على صيانتها ووضع الفئارات والعوامات الاستدلالية واجراء العمليات المطلوبة لجعله صالح للملاحة البحرية طوال تلك المدة وقد كلفت تلك العمليات الحكومة العراقية ملايين الدولارات ، لكن بالرغم من افتراض عدم تسبب انشاء هذا الميناء في تضيق الممر الملاحي في هذه الحالة ، الا ان وجود ممر ملاحي واحد في قناة خور عبد الله يعني ان كلا من السفن المتجهة لموانئ العراق والمتجهة لميناء مبارك ستتخذ نفس ذلك الممر وهو ما لا يمكن لقناة خور عبد الله استيعابه اذ سيتولد عن ذلك تزاخم واحتكاك مباشر فيما بينهما سيما ان كلا الميناءين مصمم للتعامل مع السفن الضخمة وسيسبب ذلك في ابطاء حركة السفن القادمة الى والمغادرة من ميناء الفاو وسائر موانئ العراق الاخرى ، وكذلك الحال للسفن المتعاملة مع ميناء مبارك اي ان هذا التأثير السليبي سيصيب كلا الطرفين .

من كل ما تقدم يمكن القول بأنه على الرغم من وقوع ميناء مبارك ضمن المياه الإقليمية الكويتية إلا أن من حق الحكومة العراقية الاعتراض على انشاءه وذلك لأنه يعيق مرور سفنه التجارية العملاقة إلى ميناء أم قصر الذي يقع شمال خور عبد الله لذلك سيبقى من مياه خور عبد الله جزء ضحل لا يمكن لسفن الملاحة الإبحار فيها مما سيؤثر على جميع الموانئ العراقية الأخرى ومن ثم ستؤدي إلى تقليل عدد السفن التي تدخل الموانئ العراقية⁽¹⁷⁾.

المبحث الرابع

شرعية انشاء ميناء مبارك في ضوء قواعد القانون الدولي

يمكن القول بأنه توجد هنالك العديد من القواعد القانونية النازمة لكيفية انشاء الموانئ الدولية سنحاول فيما يأتي تناولها بشي من الإيجاز:

أولاً: تعارض انشاء الميناء مع العديد من مبادئ القانون الدولي

1: أن للدول المتشاطئة حق السيادة على استعمال الجزء الذي يقع ضمن اختصاصها من النظام الدولي للمياه على أن يتفق ذلك مع الحق المماثل لكل دولة متشاطئة مشتركة معها .

2: تلزم الدول المتشاطئة التي في نيتها تغيير نظام المياه الدولية والذي سيغير في حقوق الدول المتشاطئة الأخرى أن تأخذ بعين الاعتبار موافقة الدول المتشاطئة الأخرى وإذا رفضت بالفعل ورغبت في التوصل إلى اتفاق أو حل سريع بالوسائل السلمية على وفق المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة⁽¹⁸⁾ فعلى الدول التي تنوي القيام بالتغيير أن تمتنع عن القيام بذلك العمل وتسمح بإبرام أي اتفاق أو البحث عن أي حل آخر؛ لقد أكد النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على أهمية تطبيق المبادئ العامة للفصل في المنازعات الدولية التي تعرض عليها ولعل في مقدمتها مبدأ المساواة في حق استعمال المياه الدولية، مبدأ حسن الجوار ومبدأ حسن النية في التعامل ومبدأ عدم الإضرار بالدول الأخرى وغيرها من المبادئ التي سنحاول تسليط الضوء عليها فيما يأتي:⁽¹⁹⁾.

ففيما يتعلق بتعارض انشاء ميناء مبارك بمبدأ حسن الجوار وتنفيذ الالتزامات القانونية بحسن نية فضلاً عن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق ويمكن القول أن مبدأ حسن الجوار من أهم المبادئ التي لها جذور في الأديان السماوية ومنها انتقلت إلى نطاق القواعد العرفية ثم أصبحت قاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي قامت بتطبيقها محكمة العدل الدولية ونص عليها ميثاق الأمم المتحدة في ديباجته وفي المادة (1) الفقرة الثانية بالإضافة إلى وروده في إعلان الجمعية العامة لمبادئ القانون الدولي المتصلة بالعلاقات الودية ما بين الدول لعام 1970 كما تم ذكره في قرار تعريف العدوان لسنة 1974⁽²⁰⁾.

ويمكن القول أنه إذا ما طبقنا هذا المبدأ على الحالة العراقية الكويتية فإنه يمكن القول بأن دولة الكويت لا يمكن لها أن تستخدم إقليمها بما يضر بإقليم جيرانها أو الإضرار بمصالحها الاقتصادية، وأن تتشاور معها بخصوص أية إنشاءات أو موانئ جديدة يمكن أن تضر بالحقوق الملاحية لبلدنا العراق .

وفيما يتعلق بمبدأ تنفيذ الالتزامات القانونية بحسن نية والذي نصت عليه المادة (2) الفقرة (2) من ميثاق الأمم المتحدة حيث نصت " لكي يكفل أعضاء الهيئة أنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون بحسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم في هذا الميثاق "⁽²¹⁾.

كما نصت على مبدأ حسن النية اتفاقية فينا لقانون المعاهدات والتي جاء فيها على انه " كل معاهدة نافذة تكون ملزمة لأطرافها وعليهم تنفيذها بحسن نية " ويمكن القول بان الدول عند تنفيذها لهذا المبدأ لتحقيق المصالح المشتركة فيما بينها دون النظر الى المصلحة الانية والفردية لدولة على حساب دولة اخرى ذلك انه عند اقدام الكويت على اي تصرف ضمن نطاق اقليمها المائي يجب ان لا يركز في جوهره على اهدار المصالح القانونية للعراق ، كما يستلزم من الكويت الحفاظ على مبدأ حسن النية عند تطبيقها لقرار الامم المتحدة ذي الرقم 833 والذي ركز على عدم اعاقه حرية الملاحة في منطقة خور عبد الله وضمان حرية الملاحة للطرفين ذلك ان الكويت ببناؤها لهذا الميناء تنتهك مصالح العراق المثبتة في القرار الاممي فضلا عن المصالح الاقتصادية المتحققة للكويت هي مصالح فردية انانية⁽²²⁾.

ثانياً: مخالفة ميناء مبارك لإعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية

لقد تم التأكيد في اعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 37/ 10 والمؤرخ في 15 تشرين الثاني 1982 على ما يأتي:⁽²³⁾

1: تتصرف جميع الدول بحسن نية وطبقاً لمقاصد ومبادئ الامم المتحدة وذلك لتفادي قيام اي نزاع يمكن ان يهدد السلم والامن الدوليين .

2: تلتزم الدول بحسن نية وبروح تعاونية التسوية المبكرة ومنصفة للمنازعات الدولية باي من الوسائل التالية التفاوض او التحقيق او الوساطة او التوفيق او التحكيم .

3: تنفذ الدول وبحسن نية ووفقاً للقانون الدولي جميع احكام الاتفاقيات التي عقدتها من اجل تسوية منازعاتها.

كما اكد قانون البحار على ان (تفي الدول الاطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال الحق)⁽²⁴⁾ .

يتضح لنا مما تقدم ان على الدول الراغبة بالتمتع بالحقوق التي يترتبها لها القانون الدولي ان تتعامل مع الدول الاخرى بحسن نية وعدم تعسفها في استخدام حقوقها ولاسيما فيما يتعلق بالحقوق الملاحية التي تتسبب بأضرار للدول المجاورة والمشاطئة لها .

ثالثاً: مخالفة انشاء الميناء لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

يمكن القول انه في ظل غياب اية اتفاقية بين الدولتين الجارتين فان قواعد القانون الدولي للبحار والتي جاءت بها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تعد الحكم الفيصل فيما يتعلق بتحديد البحر الاقليمي بين الدول المتشاطئة في حال غياب الاتفاق بين الدولتين يتم باللجوء الى معيار الخط الوسطي فقد نصت المادة (15) على ما يأتي " حيث تكون سواحل دولتين متقابلة او متلاصقة لا يحق لأي من الدولتين في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك ، ان تمتد بحرهما الاقليمي الى ابعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن اقرب النقاط على خط الاساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي لكل من الدولتين ... الا ان هذا المبدأ لا ينطبق عندما يكون من الضروري بسبب السند التاريخي او ظروف خاصة اخرى تعيين حدود البحر الاقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم"⁽²⁵⁾ .

ومن القراءة المتأنية لنص المادة اعلاه يتضح لنا ان خط الوسط هو الذي يشكل الحد الفاصل بين الحدود البحرية بين الدولتين العراقية والكويتية وهو الذي يحدد البحر الاقليمي لكليهما وهذا ما اكدته الكويت ذاتها في المرسوم الصادر عنها بتاريخ 1967/12/17 ، بالإضافة الى نص المادة 15 ففيما يتعلق بمبدأ الاغلاق الذي اشارت اليه محكمتا العدل الدائمة والدولية فان العراق قد مارس اختصاصات حكومية واسعة في المنطقة البحرية بين خور عبد الله وخور الزبير والتي تمثلت بالعمل على صيانة الممر الملاحي وتزويده بالفنارات والعوامات والاشارات ومن دون ان تكون للكويت اية يد في صيانتها والعناية به وتدلل الوقائع التاريخية التي اشارت اليها المادة 15 على حق العراق السيادي في المنطقة البحرية التي كانت تعود بالكامل له ، اما فيما يتعلق بالظروف الخاصة التي اشارت اليها المادة ذاتها فان العراق لا يمتلك اية اطلالة بحرية على الخليج العربي باستثناء الممرات الملاحية من خلال هذه المنطقة البحرية وعلى خلاف الكويت التي لها اكثر من اطلالة بحرية على الخليج العربي⁽²⁶⁾.

كذلك يمكن القول ان اجراءات المرور البري تتطلب رفع العلم الكويتي على متن السفن العراقية وغيرها وهذا يعني خضوعها للزيارة والتفتيش من السفن الحربية الكويتية عند حالة الضرورة التي تقدرها الكويت وتتضمن حرمان السفن الحربية العراقية من الملاحة في خور عبد الله وتمنع سفن الصيد العراقية من مزاوله نشاطاتها في المنطقة⁽²⁷⁾.

رابعاً: التعارض مع قرارات مجلس الامن ذات الصلة⁽²⁸⁾

يمكن القول بان مجلس الامن الدولي عندما يتبنى اية قرارات يصدرها وفقاً للفصل السابع من ميثاق الامم المتحدة وهي تلك القرارات التي ترتبط بحفظ السلم والامن الدوليين او اعادتهما الى نصابهما فمعنى ذلك ان هذه القرارات واجبة التطبيق وملزمة للأطراف التي صدرت بشأنها كما تعد ملزمة لكل الدول الاخرى ويعد مجلس الامن هو المشرف والضامن لحسن تنفيذ هذه القرارات من جميع الدول الاعضاء وغير الاعضاء وذلك وفقاً لنص المادة 2 فقرة 6 من الميثاق ، لقد ربط مجلس الامن بين تطبيق العراق لقرارات المجلس المتعلقة بالحالة بين العراق والكويت والسلم والامن الدوليين وتأكدت هذه المسألة في العديد من قرارات مجلس الامن ذات الصلة وهذا ما جاء على لسان السيد (ديفيد هنائي) ممثل بريطانيا في مجلس الامن " يتعين على مجلس الامن ضمان احترام تخطيط الحدود هذا وهذه مهمة يومية لبعثة الامم المتحدة للمراقبة في العراق والكويت ولكن يجب ان يحترمه الطرفان " لكن من المؤسف ان يلتزم الجانب العراقي فقط بتنفيذ هذه القرارات دون الجانب الكويتي لاسيما فيما يتعلق بتنفيذه للقرارات المتعلقة بنزع الاسلحة ولجان التفتيش لكن مسألة تخطيط الحدود هي مسألة تستلزم التنفيذ من كلا الجانبين لالتزاماتهما الدولية ، ومن خلال القراءة المتأنية للقرار 687 وفي الفقرة 2 منه فانه يتطلب من كلا الدولتين بحتمية احترام حرمة الحدود الدولية على وفق ما ورد في محضر عام 1963⁽²⁹⁾.

في حين جاء القرار ذي الرقم (833) ليؤكد من جديد على ضمان احترام حرمة الحدود من كلا الطرفين وهذه المرة في ضوء اعمال لجنة تخطيط الحدود والتي عدت باتة وملزمة لكلا الطرفين بحسب الفقرة (2) من القرار واكد في الفقرة (5) من القرار على ضمان الممر الملاحي الوحيد للعراق ، لذلك يمكن القول ان انشاء ميناء مبارك سيؤثر على حركة الملاحة البحرية من والى العراق وتحديداً في ميناء ام قصر وميناء الزبير ليكون حجر عثره في طريق الملاحة العراقية اذ تتجاوز منشأته وارصفته حدود خط التالوك وتقطع الخط الملاحي الوحيد الذي تتغذى منه الموانئ العراقية وتمتد هذه الاثار لتنتقل الى محرمات خط التالوك وتعتزض مسارات السفن التجارية المتوجهة الى موانئنا المحصورة في اطراف الزاوية الشمالية الغربية البعيدة والواقعة خلف جزيرة بوبيان وخلف جزيرة وربة وفي هذا مخالفة واضحة لقرار مجلس الامن الدولي ذي الرقم 833 الفقرة (5) التي تلزم كلا الدولتين باحترام الحق بالمرور الملاحي . لذلك يمكن القول ان الاعمال التي قامت بها لجنة الحدود

وعلى الرغم من اقتطاعها اجزاء من الاقليم العراقي المائي والاراضي ومخالفتها للقواعد الفنية والقانونية فان مجلس الامن تبناها وهي ملزمة للعراق والكويت واية مخالفة لها تجعل من مجلس الامن الدولي ومن خلاله الدول دائمة العضوية هي من تتحمل المسؤولية الدولية في ضمان حدود العراق البرية والبحرية وحقوقه الملاحية والا فان العرق سيكون في حل من هذه القرارات المتعلقة بترسيم الحدود⁽³⁰⁾.

خاتمة:

بعد ان انهيينا من كتابة بحثنا هذا سنختمه بأهم ما توصلنا اليه من نتائج وتوصيات وكما يأتي:

أولاً / النتائج

- 1: ان انشاء ميناء الفاو الكبير سيكون ذو مردودات اقتصادية في العديد من المجالات لاسيما فيما يتعلق بتوفير فرص عمل للعديد من الاشخاص وزيادة التجارة، بالإضافة الى ان الموقع الاستراتيجي للميناء سيجعل من العراق أحد اهم البلدان الواقعة على طريق التجارة الدولية والتي ستخفف كثيراً من تكاليف النقل الدولية.
- 2: ان الاقرار بمشروعية انشاء ميناء مبارك سيكون له تأثيراته السلبية الجمة على ميناء الفاو الكبير وسيؤدي الى الغاء الاهمية الكبيرة التي تم تعويلها عليه لذا فان على الحكومة العراقية ان تتخذ موقف حازم لإثبات حقها في الاعتراض على انشاء ميناء مبارك وبموقعه الحالي.
- 3: ان انشاء ميناء مبارك يخالف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وللمادة 15 منها تحديداً فضلاً عن تحويله العراق الى دولة حبيسة.

ثانياً / التوصيات

- 1: ضرورة ابعاد ميناء الفاو الكبير عن التجاذبات السياسية كونه مشروع ضخم وسيعود بفوائد جمة للشعب العراقي.
- 2: لا بد من الاسراع بإنجاز مشروع الفاو الكبير ولا بد من ايجاد تخصيصات خاصة به كونه مشروع حيوي ومهم .
- 3: لا بد من مطالبة الكويت بضرورة الالتزام بقرار مجلس الامن رقم 833 ولاسيما وان هذا القرار قد تم اصداره تحت بند الفصل السابع .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

- 1: محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار (مناطق الولاية الوطنية) مطبعة الاديب ، بغداد ، 1990 ، ص 360 .
- 2: د. نبيل جعفر المرسومي ، م. حسين حيدر محمد الجزائري ميناء الفاو الكبير (الاهمية والموقع والتحديات)، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي .

ثانياً: الرسائل

1: مروة علي عبد الغني عرفات ، ترسيم الحدود البحرية العراقية ، الكويتية في اطار قانون البحار ، بحث دبلوم عالي كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، 2020 .

ثالثاً: الدوريات

1: اصيل سلمان ، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك ، مجلس النواب ، دائرة البحوث ، قسم البحوث ، الدورة الانتخابية الرابعة ، السنة التشريعية الاولى ، الفصل التشريعي الاول ، 2016.

2: د. امير نجم عبود ، الاهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته ، مجلة آداب الكوفة ، العدد (57) ، ايلول 2023.

3: جعفر عبد الامير الحسيني ، د. هاشم مرزوك الشمري ، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير ، العدد (30) ، السنة (9) ، 2011 .

4: د. عبد العزيز رمضان علي الخطابي ، ميناء مبارك واثره في حق العراق بالملاحة البحرية ، مجلة الرافدين للحقوق ، المجلد (14) ، العدد (51) ، السنة (16) كلية الحقوق ، جامعة الموصل.

5: د. لمياء محسن الكناني ود. مالك دحام الجميلي ، العلاقات العراقية ، ولة لة الكويتية واشكالية ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية العدد (52) .

6: ا.د. علي هادي الشكراوي ، د. باسل محسن مهنا ، ميناء مبارك بين القواعد القانونية الدولية والوطنية ، العدد 52 ، السنة 2019 .

7: المآخذ الاقتصادية والقانونية والسياسية على اتفاقية خور عبد الله ، مجلس النواب / دائرة البحوث والدراسات النيابية ، دراسة الدورة الانتخابية الخامسة ، السنة التشريعية الاولى ، الفصل التشريعي الثاني.

رابعاً: المواثيق الدولية

1: اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

2: ميثاق الامم المتحدة

3: النظام الاساسي لمحكمة العدل الدولية .

4: اعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية .

الهوامش:

(1) لقد عدت بريطانيا ان التحديد الذي جاءت به هذه الاتفاقية هو اساس العلاقات بين الدولتين على الرغم من ان الاتفاق لم يتم التصديق عليه ولم يكن هنالك أي اتفاق ثنائي مصدق عليه بين الطرفين لحد الان اذن قضية الحدود العراقية الكويتية هي مشكلة قانونية بالدرجة الاساس فهذه الحدود لم تحدد باتفاقية ثنائية كما حدث بين العراق وايران على سبيل المثال في معاهدة زهاب ومعاهدة الجزائر 1975 حول تحديد خط العمق التالوك في شط العرب ومن ثم على الحكومة العراقية ان تلجأ الى المشرعين والخبراء الدوليين للخروج من الازمة للمزيد من

- التفصيل يراجع د. لمياء محسن الكناني ود. مالك دحام الجميلي ، العلاقات العراقية / الكويتية واشكالية ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية العدد (52) ، ص 6.
- (2) د. عبد العزيز رمضان علي الخطابي ، ميناء مبارك واثره في حق العراق بالملاحة البحرية ، مجلة الرافدين للحقوق ، المجلد (14) ، العدد (51) ، السنة (16) كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، ص 181.
- (3) د. عبد العزيز رمضان علي الخطابي ، المصدر نفسه ، ص 182
- (4) محمد راضي جعفر ، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، العدد (24) ، 2013 ، ص 3.
- (5) د. لمياء محسن الكناني ود. مالك دحام الجميلي ، مصدر سابق ، ص 6.
- (6) د. لمياء محسن الكناني ود. مالك دحام الجميلي ، مصدر سابق ، ص 6.
- (7) من الجدير بالذكر ان اصدار مجلس الامن لقرارات متعلقة بترسيم الحدود العراقية الكويتية قد اثار الجدل بين الفقهاء حول مدى اختصاص مجلس الامن بترسيم الحدود العراقية الكويتية فذهب اتجاه فقهي الى مشروعية قرار مجلس الامن فيما يتعلق بتخطيط الحدود وضمانها فيما يتعلق بين العراق والكويت وتزعم الدكتور علي ابراهيم هذا الاتجاه وايد وجود سوابق دولية مماثلة تم فيها ضمان الحدود والاضاع القائمة بين الدول منها معاهدة لندن سنة 1839 التي تعهدت بموجبها كل من (النمسا وفرنسا وبريطانيا وروسيا و بروسيا) بضمان حياد بلجيكا الدائم وهي معاهدة التي تم تأكيدها فيما بعد بمقتضى اتفاقية لوكارنو سنة 1925 وذلك بهدف ضمان الوضع القائم بين المانيا وبلجيكا وبين المانيا وفرنسا واحترام الحدود بينهما ، اما الاتجاه الثاني والغالب في الفقه يؤكد خروج مسألة تخطيط الحدود بين الدول من نطاق اختصاصات مجلس الامن وفق احكام الميثاق وما استقر عليه العرف الدولي بل اعتبره البعض خروجاً من مجلس الامن عن الشرعية الدولية وان مجلس الامن قد احل نفسه محل المحاكم الدولية او محاكم التحكيم بالنسبة لمشكلة ترسيم الحدود بين العراق والكويت وان اصدار مجلس الامن القرار 687 هو في الواقع تسييس من المجلس لمسألة هي بطبيعتها مسألة قانونية كان يمكن للمجلس ان يوصي بإحالتها الى محكمة دولية للمزيد من التفصيل يراجع مروة علي عبد الغني عرفات ، ترسيم الحدود البحرية العراقية ، الكويتية في اطار قانون البحار ، بحث دبلوم عالي كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، 2020 ، ص 39 ، 41 .
- (8) مروة علي عبد الغني عرفات ، مصدر سابق ، ص 39 ، 41 .
- (9) د. امير نجم عبود ، الاهمية الجيو استراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته ، مجلة اداب الكوفة ، العدد (57) ، ايلول 2023 ، ص 67 .
- (10) د. نبيل جعفر المرسومي ، م. حسين حيدر محمد الجزائري ميناء الفاو الكبير (الاهمية والموقع والتحديات) ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ، ص 6 . 10
- (11) د. نبيل جعفر المرسومي / م. حسين حيدر محمد الجزائري ، المصدر نفسه ، ص 6-7 .
- (12) للمزيد من التفصيل حول التأثيرات السلبية لميناء مبارك على ميناء الفاو الكبير يمكن مراجعة اصيل سلمان ، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك ، مجلس النواب ، دائرة البحوث ، قسم البحوث ، الدورة الانتخابية الرابعة ، السنة التشريعية الاولى ، الفصل التشريعي الاول ، 2016 ،
- (13) د. علي هادي الشكراوي ، د. باسل محسن مهنا ، ميناء مبارك بين القواعد القانونية الدولية والوطنية ، العدد 52 ، السنة 2019 ، ص 20 .
- (14) جعفر عبد الامير الحسيني ، د. هاشم مرزوك الشمري ، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير ، العدد (30) ، السنة (9) ، 2011 ، ص 20 .
- (15) للمزيد من التفصيل حول خور عبد الله واهم الاتفاقيات التي تحكمه يراجع د. ابراهيم فيصل مطر وآخرون ،
- (16) جعفر عبد الامير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري ، المصدر نفسه ، ص 21 .
- (17) مروة علي عبد الغني عرفات ، مصدر سابق ، ص 77 .
- (18) للمزيد من التفصيل يراجع نص مواد ميثاق الامم المتحدة
- (19) للمزيد من التفصيل ينظر نص الفقرة (ج) من المادة (38) من النظام الاساسي لمحكمة العدل الدولية .

- (20) د. عبد العزيز رمضان الخطابي ، مصدر سابق ، ص 204 .
- (21) للمزيد من التفصيل ينظر نص الفقرة الثانية من المادة (2) من ميثاق الامم المتحدة .
- (22) د. عبد العزيز رمضان الخطابي ، مصدر سابق ، ص 205 .
- (23) الامم المتحدة ، الجمعية العامة ، الدورة السابعة والثلاثون ، الجلسة العامة (68) المنعقد بتاريخ 15 تشرين الثاني 1982 الفرع العاشر / ب المقرر 37 ، 407 القرار المتخذ بناء على تقارير اللجنة السادسة اعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية ، ص 410 / 408 .
- (24) المادة (300) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .
- (25) نص المادة (15) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .
- (26) د. عبد العزيز رمضان الخطابي ، مصدر سابق ، ص 187 . 26 .
- (27) محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار (مناطق الولاية الوطنية) مطبعة الاديب ، بغداد ، 1990 ، ص 360 .
- (28) يثار تساؤل في هذا الصدد وهو هل يمتلك مجلس الامن صلاحيات قانونية تؤهله لتخطيط الحدود بين الدول للإجابة على هذا التساؤل نقول بان ميثاق الامم المتحدة لا يتضمن هذا الاختصاص بشكل صريح ولا يمتلك التدخل في هذه المسائل ما لم تطلب الدول ذات الشأن من الامم المتحدة هذا التدخل لإجراء مثل هذا التخطيط بوصفه وسيلة من وسائل تسوية المنازعات سلمياً وعند الاطلاع على الحالة بين العراق والكويت ولاسيما القرار المرقم (687) نجد قد نص على تدخل الامم المتحدة لتخطيط الحدود بين الدولتين وتحت مظلة الفصل السابع وبذلك ربط مجلس الامن الدولي وعلى نحو غير مسبوق بين مسألة تخطيط الحدود ومسألة السلم والامن الدوليين.
- (29) د. عبد العزيز رمضان الخطابي ، مصدر سابق ، ص 202 .
- (30) د. عبد العزيز رمضان الخطابي ، مصدر سابق ، ص 202 .