

الملاحه في خور عبد الله و اتفاقيه الاداره المشتركة العراقيه — الكويتيه

أ. سوسن صبيح حمدان *

الملخص

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، وأصبحت بذلك جزءاً من القانون الدولي، بقي الخور 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، إلا إن ذلك لا يعني الإضرار بمصالح العراق وسيادته الوطنية، لذا توصي هذه الدراسة بإعادة النظر ببعض مواد هذه الاتفاقية وتعديل بعض فقراتها تحقيقاً للمصلحة الوطنية والمحافظة على السيادة العراقية.

Abstract

Represents the Khawr Abd Allah area of international borders between Iraq and Kuwait, have formed a row between the two countries for a long period of time, so decided by the Boundary Commission to determine by the United Nations, and thus became part of international law, the creek remained for a long time Iraqis use and management being the only waterway Iraq, which leads to important commercial ports located in the Khor Al-Zubair, but the establishment of Mubarak port on the eastern coast of the island of Bubiyan is completed and brought into operation the Kuwaiti side would give a role in the management of the waterway in the creek, so the presence of the Convention for the management of common channel navigational become a reality is necessary, however, that does not mean harming the interests of Iraq and its national sovereignty, so this study recommends a review of some of the articles of this Convention and amend some of its clauses investigation of national interest and the preservation of Iraqi sovereignty.

* مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية / قسم الدراسات الجغرافية

المقدمة

يمثل خور عبد الله على ضيق مساحته ومحدودية قنواته الملاحية، مسطحاً مائياً مهماً بالنسبة للعراق، إذ يشكل الإطالة البحرية المهمة له على الخليج العربي، والمنفذ الملاحي الوحيد لموانئه التجارية الواقعة في خور الزبير، كما يشكل منطقة حدود دولية تفصله بحرياً عن الساحل الكويتي، وفي الوقت الذي كانت استخدامه وإدارته مقتصرًا على العراق ولفترة زمنية طويلة، تدخل الكويت اليوم اثر إنشاء ميناء مبارك كشريك في النشاط الملاحي وحق الملاحي والإدارة مما حدا بكلا البلدين إلى عقد اتفاقية للإدارة المشتركة للقناة الملاحية في خور عبد الله.

هدف البحث

يهدف البحث إلى بيان أهمية القناة الملاحية لخور عبد الله بالنسبة للعراق، وتأثيرات البيئة الجغرافية على صلاحية المياه الإقليمية العراقية للملاحة، وانعكاس ذلك على حركة البواخر العابرة للخور إلى الموانئ العراقية والآثار المترتبة على اتفاقية تنظيم الملاحة فيه.

مشكلة البحث

ليس للعراق مساحة بحرية واسعة، وحركة ملاحية حرة، كما قيدت الطبيعة الساحل العراقي، وتداخلت معها في ذلك القرارات والاتفاقيات الدولية والمصالح السياسية، وفرض على العراق واقعاً أُجبر أن يدور في فلكه، فهل لخور عبد الله من الأهمية بمكان أن يدفع دولة الكويت - ذات المياه الإقليمية الواسعة والرصيف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة الممتدة على بحر مفتوح - إلى مزاحمة العراق في ممر مائي ضيق، ضحل في معظم أجزائه على ضوء المتغيرات السياسية في العراق؟ وهل إن وجود إدارة مشتركة للخور تترك تأثيرات على مصالح العراق الاقتصادية وعلى سيادته الوطنية؟

الفرضية

لو كانت الوقائع الجغرافية غي خور عبد الله تعمل لصالح العراق فسيكون بالإمكان تغيير الاتفاقيات السابقة بين البلدين على ضوء عدم المساس بالسيادة العراقية، وسنحاول ان نثبت ذلك ضمن متن البحث من خلال استعراض الاتفاقيات الخاصة بالملاحة بين البلدين مع بيان الواقع الجغرافي.

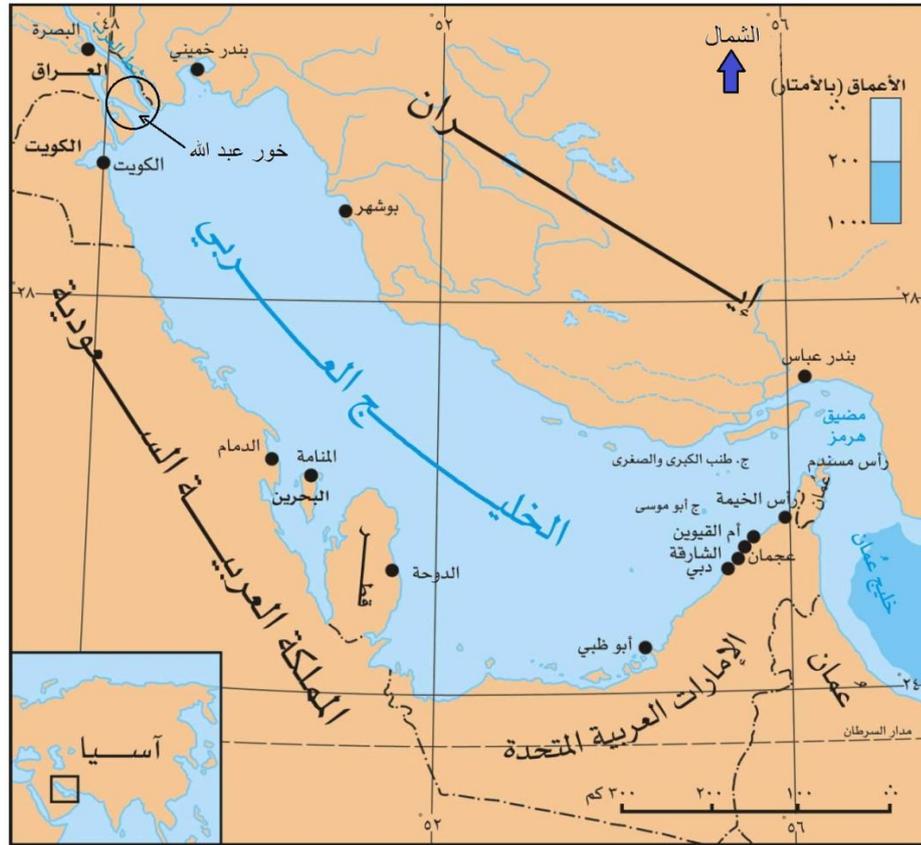
هيكلية البحث: حاول هذه الدراسة أن تحقق الهدف منها وتجب على التساؤلات التي رسمت مشكلة البحث من خلال عدة محاور، خصص الأول لدراسة إطلالة العراق على الخليج العربي، أما الثاني فتناول الساحل العراقي في خور عبد الله، وجاء الثالث ليوضح طبيعة الملاحة في خور عبد الله.

المحور الاول : إطلالة العراق على الخليج العربي

تتحصر السواحل العراقية في الجزء الشمالي من الخليج العربي الذي يبلغ طوله نحو (٥٠٠) ميل بحري*، وعرضه يتراوح بين (٢٦ - ١٨٠) ميل بحري، ومساحته تقدر بنحو (٢٤٠) ألف كم^٢، وعمق يتراوح بين (٤٠ - ١٠٠م)، والقسم الأعظم من عمقه يقع قرب السواحل الإيرانية، وتحتل دول مجلس التعاون الخليجي الستة والعراق الساحل الغربي للخليج العربي، في حين تطل إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي برمته (خارطة رقم ١) وقد فشلت جميع المحاولات لتشكيل منظومة إقليمية

لإدارة شؤون الخليج وأمنه، نتيجة تقاطع المصالح السياسية بين الأنظمة السياسية العربية نفسها من جهة وإيران من جهة أخرى، رغم الاتفاقيات المبرمة بين الحكومات المعنية أو المفروضة من قبل الأمم المتحدة^(١)

خارطة رقم (١)
السواحل العراقية على الخليج العربي



يقع الساحل العراقي في القسم الجنوبي من البلاد وهو جزء من محافظة البصرة (خارطة رقم (٢) حيث تتدرج الأرض بالانخفاض نحو الخليج العربي في أقصى الجزء الجنوبي من السهل الرسوبي ابتداءً من السبخ الساحلية في جهة الشمال حتى أدنى مستوى للجزر في أدنى الجنوب، والشريط الساحلي عبارة عن مسطحات مدية^(٢) تمتد بين الضفة اليمنى (الغربية) لشط العرب (راس البيشة) شرقاً، وانتهاءً بميناء (أم قصر) في مدخل خور الزبير غرباً^(٣)، بحيث لا تتجاوز إطلالة العراق على الخليج العربي (٣٦) ميل بحري.

خارطة رقم (٢)

الساحل العراقي في محافظة البصرة جنوب العراق



هذا في مقابل مقابل إطلالة الكويت على الخليج العربي التي تبلغ (١٢٥) ميل بحري^(١)، حيث تطل على أقصى شمال الطرف الغربي من الخليج العربي، ويمتد ساحلها في غرب الخليج العربي من خور أم قصر شمالاً باتجاه (النويصيب) جنوباً عند الحدود مع السعودية^(٢)، ويقع عند ساحلها (٨) جزر هي وربة وبوبيان وفيلكة ومسكان وعوهة وكبر وقاروة وأم المرادم^(٣)، وتمثل المنطقة البحرية الحدودية بأنها حساسة في طبيعتها، لأنها تمثل نقطة التقاء الحدود البحرية بالحدود البرية، وشكلت هذه النقطة خلافاً بين البلدين لفترة طويلة من الزمن حتى حسمت من قبل لجنة تحديد الحدود التابعة للأمم المتحدة*.

وعند مقارنة البحر الإقليمي العراقي بالبحار الإقليمية لدول الجوار، لاسيما دولة لكويت نجد إن مساحة البحر الإقليمي العراقي لا تزيد في أفضل الأحوال عن (١٩٤) كم^٢ وهي مساحة جُذ صغيرة نسبةً لمساحة العراق واحتياجاته بالمقارنة مع الدول الخليجية الأخرى من حيث المساحة وطول الحدود، فضلاً عن ذلك وقوع البحر الإقليمي في أقصى شمال الخليج العربي بمنطقة ضحلة معظمها غير صالحة للملاحة، ولا توجد فيها من الثروات الحية إلا القليل، وذلك يدل على مواجهة العراق صعوبات في إيجاد الحيز اللازم لنشاطاته البحرية المختلفة، وبالتالي يؤثر على وضعيته كدولة خليجية، مما يغري بعض الدول المتنافسة في المنطقة بالسعي إلى استبعاده من التركيبة الإقليمية

بالمنطقة وممارسة سياسة الإضرار بمصالحه البحرية، باستغلال وضعها البحري الذي يتسم بميزة سوقية باتجاه العراق^(٦).

كما إن خصائص الساحل العراقي الطبيعية شكلت معوقاً تتمثل بظروف الموقع البحري الضيق من جهة، والطبيعة الترسيبية المتمثلة بالساحل الطموي الضحل من جهة ثانية، وصعوبة إنشاء موانئ على طول الساحل إلا بعد إجراء عمليات معالجة للرواسب، وذلك بإجراء عمليات حفر قنوات تخترق مسطحات المد والجزر وصولاً إلى الساحل، لتطوير الملاحة البحرية على طول الشريط الساحلي العراقي^(٧)، إذ يلقي شط العرب بترسباته إزاء الساحل العراقي وتعمل التيارات البحرية على توزيع هذه الترسبات إلى مسافة بعيدة عن الساحل العراقي وإلى داخل خور عبد الله، فيفرض هذا الوضع تقييد الملاحة البحرية العراقية، وفي الدخول والخروج من وإلى الموانئ العراقية، كما يؤثر هذا الوضع الجغرافي في عدم وضوح خط الأساس الذي ينبغي قياس البحر الإقليمي العراقي منه، فساحل الفاو عند مصب شط العرب وساحل رأس البيشة وساحل خور عبد الله عبارة عن مسطحات مائية واسعة تمتد من رأس البيشة لمسافة (٣) أميال بحرية بين مستويات المد والجزر، وهذه المسطحات غرينية وطينية هشة وتفويض مرة واحدة بالسنة على الأقل وترتبتها شديدة الملوحة، حيث تمتاز القيعان بترسبات أسفنجية يصعب إقامة أي منشآت عليها ما لم يتم الوصول إلى المناطق الصلبة من أراضي هذه المنطقة، ومن جهة أخرى فإن امتداد الترسبات الطينية إمام الساحل العراقي وشدة الملوحة في التربة أدت إلى ابتعاد خط الأعماق العشرينية (٢٠) متراً إلى مسافة حوالي (١٥) ميلاً بحرياً عن الساحل تاركاً بحراً إقليمياً عراقياً باتساع (١٢) ميل بحري منها (٣-٥) أميال بحرية عبارة عن منطقة طينية مغمورة، إما الامتداد المتبقي فهو عبارة عن ضحالة لا يزيد عمقها في أجزائها الخارجية عن (٣-٥) أمتار، وهي شديدة الملوحة لا توجد فيها إلا القليل من الموارد الحية، في حين تتسم الموارد المعدنية بالمحدودية، إضافة لذلك أن طبيعة القاع هشة يصعب إقامة المنشآت البحرية عليها واستغلالها للأغراض المختلفة^(٨).

التحديات الجغرافية للساحل العراقي جعله من الدول الأكثر تضرراً بين كل دول الخليج الأخرى، كما جعل من الخطوط الملاحية التجارية والنفطية العراقية تمر ضمن البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة للدول المطلة على الخليج العربي، والتي يمكن لهذه الدول تحت أي ذريعة أن تمارس ولايتها الوطنية على الخطوط الملاحية خاصة في أوقات الأزمات والحروب بشكل يهدد الاقتصاد العراقي الذي يعتمد بصورة رئيسة على تجارته وتصدير نفطه عبر الخليج العربي.

وفي عرف الجغرافية السياسية يجري التعبير عن الموقع الجغرافي للدولة بالنسبة للبحار عن طريق قسمة الحدود البرية على الحدود البحرية ونتاجها يمكن أن يحدد إذا كانت الدولة قارية أو بحرية، إذا كلما كان المقام كبيراً كلما كانت صفة القارية هي الغالبة والعكس صحيح وطبقاً لهذا المعيار الحسابي فإن النسبة تساوي (١٧/١)^(٩)، أي أن صفة القارية هي الغالبة أو بعبارة أخرى أن

العراق دولة شبه مغلقة، والساحل العراقي غير تام التكوين طيني وضحل ويتضمن مستنقعات تتسع مساحتها وقت الفيضان.

المياه الاقليمية العراقية

لقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة (١٩٨٢) - والتي دخلت حيز التنفيذ سنة (١٩٩٤) واتفقت عليها اغلب دول العالم - الأساس في تحديد امتداد البحار الإقليمية، وطرق قياسها وحل النزاعات حول الحدود البحرية بين هذه الدول، والجانب المهم في القواعد القانونية الدولية إنها ميزت بين عدة أقسام من البحار والمحيطات، قسم منها يخضع لسيادة الدولة الساحلية ويعرف بالبحر الإقليمي (المياه الإقليمية) ويأخذ حكم إقليم الدولة البري فيما يتعلق بحق الدولة عليه، وحددت الاتفاقية في مادتها الثالثة امتداد البحر الإقليمي إلى (١٢) ميل بحري من خط الساحل (خط الأساس) * ، وقسم آخر يشمل مناطق بحرية تلي البحر الإقليمي للدولة الساحلية تباشر فيه بعض حقوقها، وقسم آخر هو أعالي البحار الذي يمكن أن تمارس الدولة بعض أنشطتها الاقتصادية بحرية مقيدة وتعرف بـ (المنطقة الاقتصادية الخالصة) ** ، و(الجرف القاري) *** ، والبحر الإقليمي الذي تعرفه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها الثانية والتي تنص على^(١٠):

١- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

٢- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعة وباطن أرضه.

٣- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد

القانون الدولي

وقد اثر الموقع الجغرافي وطبيعة وشكل الساحل على وضع العراق القانوني كدولة بحرية حسب اتفاقية البحار لعام (١٩٨٢)، فموقع العراق في رأس الخليج العربي وتقع ساحله يجعل البحار الإقليمية وامتداداتها لكل من الكويت وإيران تتقاطع عند بحره الإقليمي فتسد الطريق أمام الامتداد الطبيعي للبحر الإقليمي العراقي، وكذلك تمنعه من امتلاك مناطق اقتصادية خالصة، كما تحدد بحره الإقليمي بمنطقة ضيقة على شكل مثلث قاعدته ساحل العراق في رأس البيشة وجزء من خور عبد الله، وتتداخل البحار الإقليمية العراقية والإيرانية والكويتية كما يتداخل الجرف القاري العراقي مع هاتين الدولتين^(١١)، لذا يمكن عد العراق الدولة الأكثر تضرراً في الخليج العربي^(١٢)، ويمكن تمييز عناصر التضرر الجغرافي العراقي بالاتي^(١٣) :

١- طول الساحل العراقي من رأس البيشة إلى أم قصر لا يزيد عن (٣٦) ميلاً بحرياً معظمه يقع داخل قناة خور عبد الله الضيق، ولا يتبقى من الساحل إلا مسافة لا تزيد عن (١٠) أميال بحرية يمكن اعتبارها واقعة مباشرة على البحر.

٢- الساحل العراقي بين رأس البيشة وخور عبد الله غير تام التكوين وهو طيني ضحل ويتضمن مستنقعات تتسع مساحتها كثيراً في وقت المد والفيضان وخاصة في أثناء الشتاء، لذا فالأعماق ضحلة جداً، وذلك يحد كثيراً من إمكانية إنشاء المباني والمنشآت البحرية ويعيق الملاحة في هذه المنطقة.

٣- يعدّ خور عبد الله هو المدخل الوحيد إلى موانئ أم قصر 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، وكذا الحال بالنسبة لشط العرب وذلك يحدد السفن المارة عبر هذه القناة بغاطس لا يزيد عن (٦، ١٠م) وفي أوقات المد العالي فقط.

٤- شكل الساحل العراقي مقرر في رأس الخليج العربي مما يجعل البحر الإقليمي العراقي مثلث الشكل وذا مساحة صغيرة قاعدته تستند إلى الساحل فيلتقي ضلعاها في منطقة على بعد (١٢) ميلا بحريا، تتقاطع عندها البحار الإقليمية لدول الجوار البحري، قاطعة الطريق إزاء العراق في امتلاك مناطق اقتصادية خالصة، ومن الناحية القانونية، ووفقاً لقانون البحار فإن إمكانية مد مناطق ولايته الوطنية واستثمار الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية مرهون بالاتفاق بين إيران والكويت، ونرى أن مثل هذا الاتفاق من الصعوبة بمكان عقده مع إيران والكويت بضوء الخلافات الحدودية والتقاطعات الجيوبولتيكية التي تحكم العراق مع كلا الدولتين.

المحور الثاني : الساحل العراقي في خور عبد الله

ينقسم الساحل العراقي بشكل عام إلى ثلاث أجزاء، جزء مقابل للكويت وجزء مجاور لإيران وجزء ثالث يطل على البحر المفتوح (الخليج العربي)، ولكل من هذه الأجزاء خصائص وامتداد يختلف عن بقية الأجزاء الأخرى، وما يهمننا في هذه الدراسة هو الساحل العراقي المقابل لدولة الكويت في خور عبد الله.

١ - الخصائص الطبيعية لخور عبد الله أ - الموقع الجغرافي

هو مسطح مائي يقع في الاتجاه الشمالي - الغربي من رأس الخليج العربي، والممتد بين جزيرتي وربة وبوبيان الكويتيتين وشبه جزيرة الفاو العراقية، يبلغ اتساع مدخله (١٢ ميل بحري) ويتراوح عمق قناته بين (٤ - ٥ قامات) ويقفل العمق عند الطرف الشمالي لجزيرة وربة، تجري إلى الشمال من وربة قناة عميقة تصل خور عيد الله بخور الثعالب الذي تقع عليه (أم قصر)، بينما يمتد خور بوبيان من خور عبد الله جنوب وربة إلى خور الصبية^(١٤)، ويمتد خور عبد الله إلى داخل الأراضي العراقية مشكلاً خور الزبير، ويعد منفذ مائي مهم يربط بين مصب شط العرب وجزيرة بوبيان عند رأس الخليج حتى جزيرة وربة، ويملك وضعاً جغرافياً مميزاً بشكله القمعي ومساره الذي يمثل الحدود الفاصلة ما بين العراق والكويت، وحلقة الوصل بين خور الزبير والخليج العربي، تحيط به من كلا الجانبين مسطحات مدية واسعة، ويرتبط جزءه الشمالي بممر ضيق يسمى (خور شيطانة) لصعوبة الملاحة فيه ولسرعة

تياراته المائية، وينتهي بميناء أم قصر في خور الزبير بينما يكون جزءه الجنوبي مفتوحاً على الخليج العربي^(١٥).

ب - المظاهر الجيومورفولوجية

لم تظهر دلائل جيولوجية واضحة تشير إلى إن خور عبد الله قد تكون بسبب عوامل تكتونية، بل حتى المقاطع الزلزالية التي أجرتها شركة (تاوهارير) اليابانية سنة ١٩٧٥ للخور لم تظهر أي آثار لفوالق قاعية عميقة، أما طبوغرافية قاع الخور فتتميز بكونها ذات قاع مستو تقريباً بانحدار نحو الشرق بحدود (١م/كم)، كما تمتاز بتواجد الحواجز الرملية التي تمتد طويلاً مع محور خور عبد الله^(١٦). ويمكن تمييز عدة مظاهر جيومورفولوجية في ساحل الخور منها^(١٧):

المسطحات المدية التي تنتشر في الجانب الشمالي من الخور أي عند الساحل العراقي، وتشكل خط متعرج غير منتظم، وكذلك في الساحل الشمالي - الغربي من جزيرة بوبيان إضافة إلى سواحل جزيرة وربة، وتمتاز بتغطيتها بالمياه في أثناء المد وانكشافها أثناء الجزر، وهي نتيجة ترسيب الدقائق الطينية من انهار شط العرب والكارون وبهمنشير.

الشواطئ الرملية التي تنتشر في الخيران الساحلية فضلاً عن أجزاء صغيرة من الساحل العراقي القريب من مدخل خور عبد الزبير.

الخيران الساحلية وهي السنة بحرية تمتد من خور عبد الله إلى مدخل الساحل العراقي مقابل جزيرة وربة، وتتخذ أشكالاً غير منتظمة تختلف من ناحية عرضها ومقدار توغلها في الأراضي الساحلية، كما تتشعب بشكل كبير في الجانب الشمالي - الغربي من خور عبد الله والساحل المقابل له في جزيرة بوبيان، مثل خور المقوي وخور الثعالب اللذان يلتقيان بخور الصبية ويتجهان داخل الجزيرة حوالي ٢٣م، وخور الملح الذي يتشعب في شمال الجزيرة بطول (١كم).

قناة خور عبد الله - خور شيطانة، وهي قناة يتراوح عمقها بين (٧ - ١٤م) وينحدر المحور الطولي لقناة خور عبد الله نحو الخليج العربي لمسافة (٦٠كم) باتجاه شمالي غربي - جنوبي شرقي، ويتراوح عرضها بين (١ - ٤كم) وتتألف من رواسب قاعية من الغرين والطين والرمل^(١٨).

ج - الرواسب البحرية

أجريت العديد من الدراسات حول الطبيعة الرسوبية والترسيبية خلال عقد الثمانينيات لهذه المنطقة والمناطق المجاورة لها، وقد بينت وجود العديد من الرواسب تتراوح بين الطين الرملي والطين الغريني، كما إن الرواسب الريحية والعواصف الغبارية تعد من أهم مصادر الرواسب في المنطقة^(١٩).

ونظراً لموقع خور عبد الله من حيث البيئة المصبية التي تقع فيها الجزء الأدنى من مصب شط العرب الذي يصرف ترسبات انهار دجلة والفرات والكارون فضلاً عن رواسب خور الزبير، فقد أصبحت المنطقة تمتاز بطبيعة ذات تربة خاصة تنفرد بها عن باقي أجزاء الخليج العربي ويمكن تقسيم مصادر

الترسبات البحرية في خور عبد الله وعموم الساحل الشمالي - الغربي للخليج العربي والجهة الشرقية لخور الزبير إلى المجاميع التالية (٢٠): -

الترسبات التي تحملها الأنهار، ويقتصر تأثير التيار النهري على الترسب في الجزء الشمالي من الخليج العربي، وتمثل بتكوين دلتا نهريّة لرواسب دجلة والفرات والكارون، وتقدر هذه الرواسب بحوالي مليون طن سنوياً، يكوّن نهر الكارون الجزء الأعظم من الترسبات الغرينية. رسوبيات المياه البحرية، وتمثل بالرواسب المنقولة من الخليج العربي بواسطة التيارات البحرية التي تتسبب بها ظاهرة المد والجزر على الشريط الساحلي.

رسوبيات الرياح، وتساهم في رسوبيات الدلتا وخور الزبير وخور عبد الله ومسطحات المد والجزر، كما يحصل لها ترسيب داخل المياه البحرية لاسيما في حالة العواصف الترابية والرياح الشديدة الجافة الناقلة للغبار.

الرواسب القادمة من خور الزبير، وهي رواسب ناعمة جداً، إذ ظهرت الرواسب على الأقسام الشمالية من خور الزبير (منطقة التفرعات) من خلال عمليات تعميق قناة شط البصرة، وتلعب التيارات المدية والأمواج البحرية على حمل الرواسب خلال فترات المد والجزر ونقلها، كما تزداد حجم الحبيبات التي تصل إلى المنطقة نتيجة التعرية القاعية لقناة خور الزبير (٢١).

٢ - الحدود البحرية في خور عبد الله

إن طبيعة الحدود البحرية بين العراق والكويت كانت أحد الأسباب الرئيسة التي دفعت العراق طيلة خمسين سنة الماضية الى المقايضة مع الكويت للحصول على مطل بحري على الخليج العربي، بالتنازل أو الاستئجار لجزيرتي وربة وبويان مقابل رفض كويتي (٢٢)، ولم يكن هناك أي اتفاق بين العراق والكويت على تحديد 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 ١٩٥٨، واتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، وكان اعتماد العراق والكويت على المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الآتفة الذكر، ونظراً لخضوع أغلب الدول المطلة على الخليج العربي للسيطرة البريطانية، فقد طبق مبدأ ثلاث أميال بحري كامتداد لبحرها الإقليمي، وتطورت بعد ذلك لأسباب تتعلق بظهور النفط (٢٣).

وقد أصدر العراق قانون تحديد المياه الإقليمية في العام ١٩٥٨، وقد ورد في المادة الثانية منه «يمتد البحر الإقليمي لمسافة (١٢) ميل بحري باتجاه أعالي البحار مقاساً 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 طبقاً للمبادئ المقررة في القانون الدولي أو بما يتم التفاهم عليه» (٢٤).

أما بالنسبة لدولة الكويت ففي العام ١٩٤٨ صدر مرسوم حدد من خلاله امتداد المياه الإقليمية الكويتية بمسافة (٦ميل) بحري، وعدل في العام ١٩٦٧ ليصل إلى (١٢ميل) بحري تبدأ من خطوط القاعدة الخاصة بالبر الرئيسي والجزر الكويتية، وإذا كان ساحل البر الرئيسي أو ساحل جزيرة مواجهة للبحر تماماً، فإن خط القاعدة يكون هو خط انحسار المياه على طول الساحل، وإذا وجدت منشآت على الساحل فإن أبعد نقطة للمنشآت التابعة تعد جزء من الساحل*، وإذا كان هناك نتوء من الأرض يبرز عند المد المنخفض ولا يبعد عن البحر الرئيسي أكثر من (١٢ميل) بحري فإن الحافة الخارجية لذلك النتوء يعد خط الأساس الذي تقاس منه المياه الإقليمية^(٢٥).

٣ — ترسيم الحدود البحرية

تمتد قناة خور عبد الله مسافة حوالي (٤٠كم)، وهو خاضع بموجب الفقرة (٥) من قرار مجلس الأمن الدولي رقم (٦٨٧) في ٣ نيسان من العام ١٩٩١ لمهمة لجنة الأمم المتحدة للمراقبة بين العراق والكويت (اليونيكوم)^(٢٦)، كما خضع لقرار (٧٧٣) لسنة ١٩٩٢ لمهمة لجنة ترسيم الحدود بين البلدين، وعرف قرار تعريف الحدود الخاص بالأمم المتحدة في جزئه الثالث، والمتعلق بالحدود البحرية بـ(الجزء الشرقي) أو (خور عبد الله)، وتشير اللجنة إلى الحدود البحرية أو المنطقة المغمورة من ملتقى خور الزبير بخور عبد الله إلى الطرف الشرقي 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 ١٢٣٥ للأدميرالية البريطانية طبعة ١٩٩١، وخلصت اللجنة اعتماد خط الوسط* لتعيين الحدود البحرية في الخور، على أساس أن يتاح لكل دولة منفذ ملاحي إلى مختلف أجزاء إقليمها المتاخمة للحدود المخططة^(٢٧)، ولاحظت اللجنة أن مدخل خور عبد الله من عرض البحر يقع في مكان يحدث فيه تغييرات مهمة في اتجاه الخطوط الساحلية للدولتين، وعينت اللجنة نقطة محددة على خط الوسط عند المدخل، وفي الطرف الشرقي لجزيرة وربة جرى تحديد (مخاضة) أو منطقة آخذة 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^(٢٨).

ولأهمية المنفذ الملاحي للطرفين، ترى اللجنة أن هذا المنفذ متاح لكلا الدولتين عن طريق خور الزبير وخور عبد الله وخور شتانة (شيطانة) إلى جميع مياهها وأراضيها المتاخمة لحدودها، ومن تلك المياه والأراضي، وتلاحظ اللجنة إن هذا الحق في الملاحة والوصول منصوص عليه بموجب قواعد القانون الدولي المثبتة في الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وترى اللجنة أيضاً أن حق الوصول يعني ضمناً تمتع الدولتين بحق الملاحة غير قابل للتعليق^(٢٩).

ونظراً لضيق السواحل العراقي ومنافذه البحرية، ومحدودية منطقتة الاقتصادية الخالصة، يجب أن يمنح العراق حقوقاً متساوية وتفضيلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة الكويت، للاستفادة من

الموارد الحية ومنها صيد الأسماك، لاسيما كونه من الدول المتضررة جغرافياً ومن حقه الحصول على إمدادات كافية من صيد الأسماك لسد حاجته المحلية، فلا يتسبب استغلاله للموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ساحلية ملاصقة ضرراً جائراً على مناطق الصيد*، إلا إن ما يقوم به حرس الحدود التابع دولة الكويت على نحو مستمر من حجز الصيادين العراقيين وقوارب الصيد بحجة تجاوزهم حدود مياهها الإقليمية ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، يعد خرقاً للمواد ٦١، ٦٢، ٧٠ من اتفاقية قانون البحار الدولي ١٩٨٢ (٣٠).

المحور الثالث: الملاحه في خور عبد الله

تواجه الملاحه في خور عبد الله صعوبات جمة بالنسبة للعراق، الذي يعاني من ضيق الساحل ومحدودية إطلالته على الخليج العربي وعدم صلاحية الملاحه بالمياه الإقليمية العراقية بفعل عوامل طبيعية وأخرى بشرية ومنها:

١- العوامل الطبيعية

أ . كثرة الترسبات لاسيما في الجانب العراقي من الخور، في حين يتميز الجانب الكويتي بعمقه وصلاحيته لمرور أنواع السفن والبواخر، وتعمل التيارات البحرية على زيادة تراكم الرواسب، إذ إن التيارات في شمال - غرب الخليج العربي من النوع الدائري متأثرة بحركة المد والجزر، كما يتأثر اتجاه التيارات البحرية بالشكل القمعي للخور، ويكون اتجاه التيار خلال المد بالاتجاه الشمالي - الغربي، وهو ما يفسر سرعة الكتلة المتدفقة باتجاه خور شيطانة نهاية الساحل العراقي من الجهة الشمالية - الغربية، وقلة التأثير على الساحل من الجانب الشرقي، مما يؤثر في إثارة الرواسب وضعف التعرية وسيادة الترسيب في الجزء الشرقي للساحل (٣١).

ب . إن الشاطئ الجنوبي من جزيرة بوبيان يقابله عند مدخل الخور ضفة منفصلة من الرمل الجاف، تمتد بمحاذاة الجزيرة لمسافة (٨ أميال) تقريباً يطلق عليها اسم (عيك Aik) في حين تواجه عند أسفل جزيرة وربة وفي الامتداد الشمالي للخور ضفة أخرى، لذلك عندما تغمر مياه المد الشواطئ تصبح الملاحه صعبة في الخور، لاسيما في الطرف الشرقي لجزيرة وربة (٣٢).

ج . التيارات الحاصلة عن حركة السفن والتي تؤدي إلى زيادة كمية الترسبات من الطين والطمى مما يقلل من عمق القناة الملاحية في خور عبد الله، وتؤثر في حجم البواخر الداخلة إليه، وكان هناك اتفاق بين الحكومة العراقية والحكومة اليابانية لتخليص القناة من هذه الرواسب (٣٣).

د . التغييرات في خط الساحل العراقي بسبب عمليات التعرية عند مدخل الخور بحدود (١٧، ٦٠م/سنة) هذه العملية ذات مخاطر كبيرة وتأثيرات سلبية على إنشاء الموانئ مستقبلاً لأنها ستضيف تكاليف لمعالجة عمليات النحت التي تؤثر على المنشآت والبنى التحتية للموانئ، كما إن تراجع خط الصفر إلى الأراضي العراقية يتبعه تقدم خط الحدود الدولية بين العراق والكويت، باتجاه الجانب العراقي مع دخول القناة الملاحية في خور عبد الله ضمن هذه الحدود لصالح دولة الكويت وسيحرم العراق من أي منفذ

بحري^(٣٤)، بالمقابل تحدث عملية تعرية وترسيب في الساحل الكويتي المواجه لخور عبد الله، فقد بلغ معدل عملية التعرية في أجزاء مختلفة على طول الساحل (١٥،٨م/سنة)، بخلاف عملية الترسيب التي وصلت إلى (١١،٧٣م/سنة)، أي إن معدل الترسيب أكبر من معدل التعرية، وهو ما يضيف مساحة كبيرة وواسعة تتأثر بعدها ومن خلالها الحدود بين البلدين والقناة الملاحية وحركة الملاحة في القناة^(٣٥).

٢- العوامل البشرية

تتدخل العوامل البشرية كمؤثر آخر على الملاحة مثل:

أ. عرقلة أعمال الشركات المتخصصة بأعمال الحفر والتعميق، فقد اتفقت شركة الموانئ العراقية مع شركة (تايدوند) للحفر وتعميق الغواطس، لحفر قناة بين خور عبد الله وخور الزبير تصل المسافة إلى (١١ ميل) بحري، وهناك اتفاق آخر مع شركة (نجين)، على حفر نهر يربط القناتين ويعمق الغواطس التي تراكم فيها الطمي من (٣ - ١٢م)، إلا إن الشركات تعرضت لهجوم عسكري قامت به القوات البحرية الكويتية مما أدى إلى انسحاب الشركة الهولندية.

ب. هذا فضلاً عن كثرة الغوارق البحرية التي يتجاوز عددها (٢٤) غارق، (٩) منها كبيرة جداً يتطلب انتشالها أعمال فنية خاصة^(٣٦).

ج. مشروع ميناء مبارك في جزيرة بوبيان (صورة رقم ١) ، إذ إن إقامة الميناء في هذا الجزء الخائق سيؤدي إلى غلق المنفذ البحري الوحيد للعراق، وإعاقة الملاحة في الموانئ العراقية، على الرغم من إن الكويت تقيم مشروعها على أراضي كويتية وضمن المياه الإقليمية الكويتية، كحسب الحدود المرسومة بين البلدين على وفق قرار مجلس الأمن ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣، والتي تكون فيها الحدود البحرية بمنصفة ميناء عبد الله، إلا إنها قد خالفت قرار مجلس الأمن المذكور في أعلاه، كما تجاوزت اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار في العام ١٩٨٢ والتي عدت العراق من الدول المتضررة جغرافياً، الأمر الذي أدى إلى تكديس الموانئ العراقية في منطقة واحدة محدودة وضيقة، وقد وضعت الأمم المتحدة في حساباتها هذه المشكلة عندما فرضت على العراق حدوده البحرية الحالية، فألزمت الكويت بأن «يسمح للعراق بمرور السفن الذاهبة إلى موانئه في شمال خور عبد الله في المياه الإقليمية الكويتية دون أن يلزم العراق برفع العلم الكويتي أو دفع الرسوم» وصولاً إلى مينائي أم قصر وخور الزبير، لاسيما وإن الأول يعد من أهم الموانئ العراقية التجارية والأكثر نشاطاً فيما يتعلق باستيراد البضائع والسلع المختلفة ويؤكد القرار ٨٣٣ على إن إنشاء المشاريع الملاحية في البلدان المتشاطئة شريطة أن لا تسبب بخلخلة الواقع الاقتصادي وهو الأمر الذي اتفق عليه العراق والكويت في اللجنة المشتركة^(٣٧).

صورة رقم (١)

موقع ميناء مبارك في خور عبد الله



اتفاقية تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله

قبل التطرق لبُود اتفاقية تنظيم الملاحة في الخور، ينبغي إدراك حقيقتين في هذا الجانب:

الأولى: إن تابعة خور عبد الله مناصفة بين كل من العراق والكويت، بحكم الموقع الجغرافي للخور ولكلا الدولتين، فتطل عليه السواحل العراقية في أقصى جنوبه الشرقي من جهة، وتطل عليه السواحل الشمالية الشرقية لدولة الكويت والمتمثلة بجزيرتي وربة وبوبيان من جهة ثانية، وقد أُقرت هذه الحقيقة الجغرافية بقرار مجلس الأمن الدولي ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣ الآتفة الذكر.

الثانية: إن الاستفادة من خور عبد الله كمر ملاحي تقتصر على العراق، لمحدودية سواحله، ووقوع موانئه التجارية المهمة في خور الزبير - وهو الذراع البحري الممتد من خور عبد الله إلى داخل الأراضي العراقية - صورة رقم (٢) في حين تمتلك الكويت إطلالة واسعة على الخليج العربي، والعديد من الموانئ على ساحلها الممتد لأكثر من (٢٥٠ ميل بحري)، بالمقابل لم تكن تمتلك أي موانئ على خور عبد الله حتى العام ٢٠٠٥، حيث أعلنت مباشرتها بإنشاء ميناء مبارك الكبير، وبناءً على ذلك فإن كل السفن الداخلة إلى الخور قادمة إلى الموانئ العراقية، وبالتالي فإن إدارة الخور وقعت على عاتق العراق باعتباره المستفيد الوحيد من هذا المسطح المائي، منذ تأسيس الموانئ العراقية (ميناء أم قصر ١٩٦٧) و(ميناء خور الزبير ١٩٧٠).

صورة رقم (٢)
الملاحة في خور عبد الله



فضلاً عن ما كان يمثل الخور - وما يزال - مصدراً مهماً للثروة السمكية العراقية، علماً إن جزيرة بوبيان الكويتية كانت مركزاً لصيادي الأسماك من سكان الفاو إضافة إلى جماعة العوازم* لاسيما خلال فصل الصيف^(٣٨).

إن إنشاء ميناء مبارك على الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان الذي بدأ العمل به منذ العام ٢٠٠٥ - سواء أكان الهدف من إنشائه سياسياً أم اقتصادياً- جعل الإطالة الكويتية تكتمل على خور عبد الله، ولم تعد مجرد سواحل لجزر مواجهة للخور ومتحكمة في تعيين الحدود البحرية بين العراق والكويت - حيث يحسب خط الأساس الكويتي - بل إن اكتمال هذا المشروع، ودخول الميناء حيز التشغيل، سيتيح للكويت فرصة لإدارة هذا الممر المائي، بحكم أن السفن والبواخر الداخلة إليه ستكون متجهة أما للموانئ العراقية أو للميناء الكويتي، وعليه كانت اتفاقية تنظيم الملاحة في هذا المسطح بين البلدين.

تم توقيع الاتفاقية في ٢٩ نيسان من العام ٢٠١٢ في بغداد من قبل وزير النقل العراقي (هادي فرحان العامري) و وزير المواصلات الكويتي (سالم الأدينة)، ووافق عليها مجلس الوزراء ومجلس النواب ورئاسة الجمهورية، وصدر القانون الخاص بالمصادقة عليها بالرقم (٤٢) لسنة ٢٠١٣، ونشر في جريدة الوقائع العراقية^(١)، تضمنت هذه الاتفاقية (١٦) مادة، وقد أوضحت مادتها الأولى أهم الأهداف التي من أجلها عقدت هذه الاتفاقية، وهو التعاون في تنظيم الملاحة البحرية في الممر الملاحي في خور عبد الله بما يحقق مصلحة كلا البلدين، فضلاً عن المحافظة على البيئة البحرية، وأشارت الاتفاقية إلى إن لكل طرف ممارسة سيادته على الجزء من الممر الملاحي الذي يقع ضمن بحره الإقليمي.

وعند الاطلاع على مواد هذه الاتفاقية (ملحق رقم ١)، يمكن ملاحظة ما يلي:

١. أعطت هذه الاتفاقية حق المشاركة في إدارة خور عبد الله لدولة الكويت بعد أن كانت هذه الإدارة من حق العراق فقط.

٢. وجود العديد من المواد والفقرات التي تحقق مصلحة لكلا الطرفين والمتمثلة في المادة (٨) والمادة (٩) لاسيما الفقرات (٣، ٥) المتعلقة بمنع التلوث، والقيام بأعمال الصيانة والتوسعة والتعميق للممر الملاحي وانتشال الغوارق على أن تكون تكاليف الأعمال التي يتم الاتفاق بشأنها مناصفة، والمادة (١١) بخصوص التعاون في مجال المحافظة على البيئة البحرية ومكافحة أي تلوث بحري قد يحدث.

٣. هناك العديد من المواد والفقرات التي تتعارض مع مصلحة العراق وسيادته، منها المادة (٣) التي جاء فيها أن السفن الأجنبية الداخلة إلى الخور تقوم برفع علم جنسيتها فقط دون رفع العلم العراقي أو الكويتي، علماً إن هذا الممر الملاحي تمر خلاله معظم البواخر الداخلة إلى العراق بعده الممر الملاحي الوحيد إلى موانئه التجارية المهمة، بحكم محدودية إطلالته البحرية، فلن تقوم السفن

المتجهة إلى مينائي أم قصر وخور الزبير برفع العلم العراقي بينما هي في العادة ترفعه عند مرورها فيه، مع ملاحظة أن السفن القادمة إلى الموانئ الكويتية لن تحتاج إلى هذا الممر (حالياً) لان لديها عمق بحري وغطس عميق يساعد البواخر على المرور من جهات وأماكن أخرى دون المرور بهذا الممر، وبالتالي فإنها سترفع علم الكويت، وتُعد هذه المادة مخالفة لقرار مجلس الأمن (٨٣٣) لسنة ١٩٩٣، الذي أعطى العراق حق الملاحة البريئة، والتي عرفتھا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ في المواد (١٧، ١٨، ١٩، ٢١، ٢٢)^(٢)، وعليه لا يحق لأي مرشد كويتي وفق الضوابط الدولية التدخل بشؤون السفن القادمة إلى العراق، ولا يحق للكويت إنزال العلم العراقي، أو اخذ أجور، والمادة (١٠) من هذه الاتفاقية ستجعل الكويت حق المشاركة مع العراق في الإرشاد الملاحي، والمطالبة بأجور المشاركة بالإرشاد أو أي خدمات أخرى.

وكذلك الحال بالنسبة إلى المادة (٧) التي تشير إلى أن كل طرف يجب أن يعمل على منع الصيادين من التواجد في الجزء من الممر الملاحي الواقع في البحر الإقليمي التابع له، علماً إن الصيادين العراقيين دائمي التواجد في هذا الممر، إذ أن خور عبد الله يمثل منطقة صيد عراقية ١٠٠%، لاسيما وإن الجانب العراقي من القناة غير عميق ولا تتواجد فيه الأسماك مما يضطر الصيادين العراقيين للاقتراب من الجانب العميق، في حين لا يوجد صيادين كويتيين في هذا المكان، وذلك لوجود إطلالة بحرية كويتية واسعة على الخليج العربي، لذا فهم ليسوا بحاجة للتواجد فيه، وهذه المادة ستعطي الحق للجانب الكويتي بإلقاء القبض على الصيادين العراقيين وإخضاعهم للقانون الكويتي، كما تُعد هذه المادة مخالفة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، لاسيما المادة المتعلقة بحفظ الموارد الحية، والمادة المتعلقة بالانتفاع بالموارد الحية، والمادة المتعلقة بحق الدول المتضررة جغرافياً^(٣٩).

٤. ترتئي كاتبه هذه السطور أن المادة (٦) من الاتفاقية ليس لها من داعٍ، لأنه من البديهي أن لا تؤثر هذه الاتفاقية على الحدود البحرية بين البلدين لاسيما وإن هذه الحدود مثبتة بموجب قرار مجلس الأمن ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣، وبالتالي أصبحت جزء من للقانون الدولي.

تعد هذه الاتفاقية الأولى المعقودة بين العراق والكويت لتسوية المشاكل العالقة بينهما، بعد أن كانت قرارات مجلس الأمن هو الفيصل في ذلك طبقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة*، وقد تم إيداع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة تنفيذاً لأحكام المادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحد**، وبذلك أصبحت جزءً من القانون الدولي، وهذا الإيداع جاء طبقاً للمادة (١٥) من الاتفاقية، وذلك بعد إكمال الإجراءات القانونية الخاصة بالاتفاقية في العراق والكويت.

الخاتمة

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 ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣، وأصبحت بذلك جزءً من القانون الدولي، إلا إن الخور بقي ولفترة طويلة عراقي الاستخدام

وإدارة 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، إلا إن ذلك لا يعني الإضرار بمصالح العراق وسيادته الوطنية، لذا توصي هذه الدراسة بإعادة النظر ببعض مواد هذه الاتفاقية وتعديل بعض فقراتها تحقيقاً للمصلحة 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 بهكذا إجراء فيه ضرر وإجحاف بالنسبة للمصالح العراقية، لاسيما وإن الفقرة (٣) من المادة (١٦) تجيز إجراء التعديلات باتفاق الطرفين.

لذا توصي هذه الدراسة بضرورة إجراء التعديلات على المادة (٣) والمادة (٧) من الاتفاقية، وذلك بأن تقوم السفن الأجنبية عند مرورها بالممر الملاحي برفع علم (العراق أو الكويت) وذلك كحسب وجهتها، كما توجه هذه الدراسة إلى ضرورة السماح للصيادين العراقيين إلى ممارسة نشاطهم في صيد الأسماك في الجزء العميق من القناة الملاحية، لأنها المنطقة الوحيدة في الخور التي يحصل العراق من خلالها على ثروته السمكية ولتوفير مادة غذائية مهمة للسكان، وكما تتوافق هذه الاتفاقية مع مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢، المتعلقة بالدول المتضررة جغرافياً، باعتبار أن الضرر واقع على العراق، في حين أن دولة الكويت ويحكم امتلاكها لبحر إقليمي واسع وسواحل طويلة لا تعاني من هذه المشاكل.

ملحق رقم (١)

نص قانون رقم ٢٤ لسنة ٢٠١٣ كما ورد في جريدة الوقائع العراقية في عددها (٢٤٩٩) الصادر بتاريخ ٢٠١٣/١١/٢٥.

قانون تصديق اتفاقية بين حكومة جمهورية العراق وحكومة دولة الكويت بشأن تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله.

المادة - ١ - تصادق جمهورية العراق على اتفاقية تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله مع دولة الكويت الموقعة في بغداد ٢٩/٤/٢٠١٢.

المادة - ٢ - ينفذ هذا القانون من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

الأسباب الموجبة

بغية تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله من خلال تشكيل لجنة مشتركة تعمل على تفعيل وتنفيذ بنود هذه الاتفاقية ووضع الخطط المشتركة للسلامة البحرية في خور عبد الله وغيرها من القضايا الملاحية والبيئية، ولغرض تعزيز العلاقة الثنائية بين البلدين واحتراماً لحق المرور الملاحي المقرر في المواثيق والاتفاقيات الدولية شرع هذا القانون.

المادة (١)

الغرض من الاتفاقية هو التعاون في تنظيم الملاحة البحرية والمحافظة على البيئة البحرية في الممر الملاحي في خور عبد الله بما يحقق مصلحة كلا الطرفين.

المادة (٢)

لأغراض هذه الاتفاقية يقصد بالممر الملاحي هو الممر الموجود من نقطة التقاء القناة الملاحية في خور عبد الله بالحدود الدولية ما بين النقطتين الحدوديتين البحريتين رقم (١٥٦) ورقم (١٥٧) باتجاه الجنوب إلى النقطة (١٦٢) ومن ثم إلى بداية مدخل القناة الملاحية عند مدخل خور عبد الله.

المادة (٣)

عند ممارستها لحق المرور الملاحي فالسفن التي تحمل جنسية احد الطرفين عند مرورها في البحر الإقليمي للطرف الآخر فإنها لا ترفع آخر سوى علم جنسيتها، أما السفن الأجنبية فعند مرورها بالممر الملاحي فإنها ترفع علم جنسيتها فقط.

المادة (٤)

يمارس كل طرف سيادته على الجزء من الممر الملاحي الذي يقع ضمن بحره الإقليمي بما لا يتعارض مع حق المرور البريء المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

المادة (٥)

هذه الاتفاقية لا تنطبق على مرور السفن الحربية وخفر السواحل لكلا البلدين.

المادة (٦)

لا تؤثر هذه الاتفاقية على الحدود بين الطرفين في خور عبد الله المقررة بموجب قرار مجلس الأمن رقم (٨٣٣) لسنة ١٩٩٣.

المادة (٧)

يعمل كل طرف على منع الصيادين من التواجد في الجزء من الممر الملاحي الواقع في البحر الإقليمي التابع له.

المادة (٨)

ينشئ الطرفان لجنة إدارة مشتركة تتولى تنظيم وتنسيق الملاحة في الممر الملاحي من خور عبد الله برئاسة كل من :

- وكيل وزارة المواصلات عن الجانب الكويتي.

- وكيل وزارة النقل عن الجانب العراقي.

وعضوية كل من المختصين من كلا الجانبين ولجنة أن تستعين بمن تراه في سبيل أداء أعمالها. تجتمع اللجنة المشتركة كل ستة أشهر أو كلما دعت الحاجة وذلك بالتناوب في كلا البلدين، ويتفق على مكان وموعد اجتماعاتها على القنوات الدبلوماسية.

المادة (٩)

تختص اللجنة المشتركة بما يلي:

١- متابعة تنفيذ هذه الاتفاقية.

٢- وضع خطة مشتركة لضمان سلامة الملاحة في خور عبد الله وديمومتها وتنفيذها.

٣- وضع القواعد والإجراءات المتعلقة بمنع التلوث الناتج عن الملاحة البحرية والحد منها وفقاً للمعايير والاشتراطات الدولية.

٤- وضع الأنظمة المتعلقة بالملاحة في خور عبد الله على أساس المساواة في الحقوق ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

٥- الموافقة على أعمال الصيانة للممر الملاحي كالتوسعة والتعميق ووضع الدلائل الإرشادية وأعمال المسح الهيدروغرافي وانتشال الغوارق على أن تكون تكاليف الأعمال التي يتم الاتفاق بشأنها مناصفة.

المادة (١٠)

لا تستوفي الرسوم إلا مقابل الخدمات التي تؤدي إلى السفن، أما الإيرادات الناشئة عن إرشاد السفن أو أية خدمات أخرى، وكذلك الخدمات التي يؤديها أي من الطرفين تستوفي من قبل الطرف الذي يكون قد قام بإرشاد السفن أو قدم الخدمات المذكورة في أعلاه.

المادة (١١)

يتعاون الطرفان في مجال المحافظة على البيئة البحرية ومكافحة أي تلوث بحري قد يحدث.

المادة (١٢)

تنطبق القواعد الدولية المتعلقة بتصادم السفن في البحر وبسلامة الأشخاص في البحر على الملاحة في خور عبد الله، مع الأخذ بنظر الاعتبار الأحكام الخاصة الموضوعة من قبل اللجنة المشتركة.

المادة (١٣)

تؤمن خدمات الإرشاد للسفن من قبل الطرف الذي تتوجه إليه تلك السفن إلى أو من احد موانئه من أو إلى البحر.

المادة (١٤)

أي خلاف ينشأ بين الطرفين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية يتم تسويته ودياً بينهما من خلال المشاورات، وفي حال عدم تمكنها من التوصل إلى اتفاق بشأن هذا الخلاف فيتم إحالته إلى المحكمة الدولية لقانون البحار.

المادة (١٥)

يودع الطرفان نسخة من هذه الاتفاقية لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة إعمالاً لنص المادة (١٠٢) من ميثاق الأمم المتحدة، وترسل نسخة من هذه الاتفاقية إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO).

المادة (١٦)

١- تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد تبادل الإشعارات التي يخطر بها الطرف الأخير الطرف الآخر باستيفائه الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة لتنفيذها.

٢- تبقى هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة غير محددة، ويجوز لكل طرف إنهاؤها بإشعار كتابي إلى الطرف الآخر أمده ستة أشهر وعلى أن يتم الإنهاء بموافقة الطرفين.

٣- يجوز تعديل هذه الاتفاقية باتفاق الطرفين وتدخل التعديلات حيز التنفيذ وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

حررت هذه الاتفاقية في بغداد بتاريخ ٢٩/٤/٢٠١٢، باللغة العربية من نسختين أصليتين.

عن حكومة جمهورية العراق

هادي فرحان العامري

وزير النقل

عن حكومة دولة الكويت

سالم ميثيب الأذينة

وزير المواصلات

الهوامش

* الميل البحري = ١٨٥٢ م

١- صاحب الربيعي، المياه الإقليمية العراقية (ضياع الحقوق وانتهاكات دول الجوار)، ٢٠١٤/٣/٩،

٢٧:١٠م الموضوع على الرابط

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=309262-2>

٣- بدر نعمة عكاش وآخرون، الخصائص الترسيبية والمورفولوجية للساحل العراقي، ٢٠١٤/٣/٦،

٤٤:١٠م، الموضوع على الرابط:

<http://www.basrahcity.net/pather/report/basrah/29.html>

٤- قاسم عبد علي عذيب البهادلي، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة دراسة في الجغرافية

السياسية، رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، ٢٠١٠، ص ٢٠٠.

٥- صاحب الربيعي، مصدر سابق، ص ٦.

٦- رشيد سعدون محمد حسن العبادي، الحدود العراقية - الكويتية، رسالة ماجستير، كلية الآداب،

جامعة بغداد، ٢٠٠١، ص ١٠٢.

٧- محمد عبد الله خالد العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية دراسة في الجغرافية السياسية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ط١، ٢٠٠٠، ص ١٨٠.

* لجنة تشكلت بقرار مجلس الأمن الدولي ٦٨٧ الصادر في ٣١ نيسان ١٩٩١ حول ترسيم الحدود البرية بين العراق والكويت، وكلفت بترسيم الحدود البحرية بالقرار ٧٧٣ الصادر سنة ١٩٩٢، وتمت المصادقة على المخطط النهائي بقرار ٨٣٣ في العام ١٩٩٣.

٨- جواد كاظم البكري، و قاسم محمد عبيد، أزمة ميناء مبارك الكويتي وأثرها على العراق، كراسة إستراتيجية، مركز حمو رابي للدراسات الإستراتيجية، ط١، ٢٠١١، ص ٣٢، ٩- بدر نعمة عكاش وآخرون، مصدر سابق.

١٠- جواد كاظم البكري، و قاسم محمد عبيد، مصدر سابق، ٣١،

١١- المصدر نفسه، ص ٣٨.

* هو الخط الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي ويصل بين ابعدها عن الشاطئ تنحسر عنها مياه البحر في حالة أدنى جزر طوال العام، ومن المفترض قانوناً أن هذه النقاط هي آخر حد بري في إقليم الدولة حتى لو كانت مدة تغطيتها بالمياه أطول من مدة ظهورها.

** هي منطقة خارج المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي لكل دولة ساحلية وتعتبر مناطق أعالي البحار لكن تترتب فيها حقوق استغلال الثروات البحرية والأسماك وحفر البترول وتقاس من خط الأساس بعرض لا يزيد عن ٢٠٠ ميل بحري، أي إن اقل عرض لها هو ١٨٨ ميل بحري باعتبار أن المياه الإقليمية تبلغ ٢١١ ميل بحري.

*** وهو الامتداد الجيولوجي الطبيعي للدولة وقد تم الاتفاق في العام ١٩٥٨ على تحديد نهايته بالنقطة التي يبلغ عندها عمق الماء تحت سطح البحر ٢٠٠م، وحسب اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ عرف على انه الرصيف الملاصق لأرض الدولة الشاطئية حتى عرض ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس، وفي حالات امتداد الجرف إلى أكثر من ذلك فأقصى حد هو ٣٥٠ ميل بحري من خط الأساس، وتتمسك الدول بمبدأ الجرف القاري أكثر من المنطقة الاقتصادية الخالصة لوجود عناصر داخل الجرف لا تغطيها تلك المنطقة لاسيما وأن الجرف القاري يتعامل مع قاع البحر وكل ما يقع تحت القاع من ثروات بينما تغطي المنطقة الاقتصادية عمود المياه حتى القاع.

١٢- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤتمر الثالث، ١٩٨٢، جامايكا، مونتيفغو، ص ٧١، نص الاتفاق على موقع الميزان، البوابة القانونية القطرية على الرابط :

www.almeezan.qa/AgreementsPage.asp?id=9917language=ar

١٣- جواد كاظم البكري، و قاسم محمد عبيد، مصدر سابق، ص ٤٤،

- ١٤- لمزيد من التفاصيل راجع: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤتمر الثالث، ١٩٨٢، جامايكا، مونتيجو، المادة ٧٠، حق الدول المتضررة جغرافياً، الفقرات (١، ٢)، نص الاتفاق على موقع الميزان، البوابة القانونية القطرية، مصدر سابق، ص ٧١.
- ١٥- جواد كاظم البكري، و قاسم محمد عبيد، مصدر سابق، ص ٤٢.
- ١٦- سالم سعدون المبادر، جزر الخليج العربي دراسة في الجغرافية الإقليمية، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨١، ص ١٧١.
- ١٧- فائق يونس المنصوري، و جميل طارش العلي، دراسة في الخصائص الهندسية لرواسب خور عبد الله شمال غرب الخليج العربي، مجلة أبحاث البصرة، كلية التربية، جامعة البصرة، العدد ٣٧، ج ٢، ٢٠١١، ص ٢٦.
- ١٨- فائق يونس المنصوري، و جميل طارش العلي، مصدر سابق، ص ٢٦، ٣٠.
- ١٩- جميل طارش العلي، و حسن خليل حسن، و عدي إدريس محمود، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحة لقناة خور عبد الله، مجلة أبحاث البصرة، كلية التربية، جامعة البصرة، العدد ٣٨، ج ٤، ٢٠١٢، ص ٣٣.
- ٢٠- بدر نعمة عكاش وآخرون، الخصائص الترسيبية والمورفولوجية للساحل العراقي، مصدر سابق.
- ٢١- فائق يونس المنصوري، و جميل طارش العلي، مصدر سابق، ص ٢٦، ٣٠.
- ٢٢- جميل طارش العلي، و حسن خليل حسن، و عدي إدريس محمود، مصدر سابق، ص ٣١.
- ٢٣- ليال فاضل شاوي الكعبي، دراسة التدرج الحجمي والتراكيب الرسوبية للمسطحات المدية في خور الزبير، رسالة ماجستير، كلية العلوم، جامعة البصرة، ٢٠١١، ص ٤٧.
- ٢٤- محمد بركات، مشكلات الحدود العربية أسبابها النفسية وآثارها السلبية، أطلس للنشر والإنتاج الإعلامي، مطابع العبور الحديثة، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٤٢ - ٤٣.
- ٢٥- مفيد شهاب وآخرون، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧٧، ص ١٢.
- ٢٦- قانون تحديد المياه الإقليمية العراقية، دار العدالة والقانون العربية، الموضوع على شبكة الانترنت ٢٠/١٢/٢٠١١، ١١:٣٠ مساءً، على الرابط:
<http://www.justice.laehome.com/vb/showthread.php?t=4018>
- * وهذا الأمر سيجعل من ميناء مبارك الذي يقام في مياه الملاحة جزء من الساحل، الأمر الذي سيؤدي إلى دفع خط الأساس بالنسبة للساحل الكويتي، مما يفرض امتداد حدود المياه الإقليمية الكويتية باتجاه المياه الإقليمية العراقية.
- ٢٧- محمد عبد الله خالد العبد القادر، مصدر سابق، ص ٢٠٤.

٢٨- حسين مجيد عبد علي الحساوي، أزمة الحدود العراقية . الكويتية، دار ومكتبة البصائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٣، ص ١٠٠.

* مبدأ التنصيف الحسابي لعرض القناة من خط الأساس للدولتين بين آخر نقطة من اليابسة عند أوطأ منسوب للجزر، بدلاً من الاعتماد على خط التالوك وهذا ليس في صالح العراق.

٢٩- وثيقة، التقرير النهائي عن تخطيط الحدود بين جمهورية العراق ودولة الكويت المقدم من لجنة الأمم المتحدة لتخطيط الحدود بين العراق والكويت في ٢١ أيار ١٩٩٣، ص ١٢، الموضوع على شبكة الانترنت، ٢٥/١٢/٢٠١١، ١١:٣٥ مساءً على الرابط :

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

٣٠- ترسيم الحدود العراقية . الكويتية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي ، مجلة التشريع والقضاء، الموضوع على شبكة الانترنت ، تمت قراءة الموضوع في ٢٠/١٢/٢٠١١، الساعة ١٠:٢٥ مساءً على الرابط:

http://www.Babnews.com/inp/category_view.asp?CID=11

٣١- المصدر نفسه، فقرة ٩٧/ المنفذ الملاحي/ فقرة ج/تاسعاً.

* هذا الحق كفلته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المادة ٧٠، الفقرة ٢، ٣، ٤ ، التي وقع عليها كل من العراق والكويت، راجع نص الاتفاقية، مصدر سابق، ص ٧١.

٣٢- صاحب الربيعي، مصدر سابق ، ص ٨،

٣٣- جميل طارش العلي ، و حسن خليل حسن ، و عدي إدريس حمود، مصدر سابق، ص ٣٣.

٣٤- احمد عدنان عبد الكريم، الأمم المتحدة وقوات حفظ السلام الدولية، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، بغداد، ١٩٩٦، ص ١٨٣ .

٣٥- محمد ثامر السعدون، الحدود البحرية العراقية، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٦، ص ٢٠٧.

٣٦- جميل طارش العلي ، و حسن خليل حسن ، و عدي إدريس حمود، مصدر سابق، ص ٣٥.

٣٧- المصدر نفسه، ص ٣٧،

٣٨- المصدر نفسه ، ص ٢٠٨.

٣٩- سوسن صبيح حمدان، الحدود العراقية . الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، ع ٦٩، ٢٠١٣.

* العوازم هي قبيلة هوازنية قيسية مضرية من قبائل شبه الجزيرة العربية تنتشر في الكويت إضافة إلى المملكة العربية السعودية.

٤٠- سالم سعدون المبادر، مصدر سابق، ١٧٣.

٤١- قانون تصديق اتفاقية بين حكومة جمهورية العراق وحكومة دولة الكويت بشأن تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله، جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٢٩٩ ، السنة الخامسة والخمسون، ٢٥ / تشرين الثاني / ٢٠١٣ ، ص ٧٠ . ١

٤٢ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مصدر سابق، ص ٤١ . ٤٠ .

٤٣ - راجع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المواد ٦١ ، ٦٢ ، ٧٠ ، مصدر سابق، ص ٦٤ ، ٦٥ ، ٧١ .

* تم إلغاء الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة بقرار مجلس الأمن الدولي ٢١٠٧ لسنة ٢٠١٣ ، ولم يبقى خاضعاً للفصل السابع إلا مسألة التعويضات التي تشكل ٥% من إيرادات النفط.

** تنص المادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة على : ١. كل معاهدة وكل اتفاق دولي يعقده أي عضو من أعضاء الأمم المتحدة بعد العمل بهذا الاتفاق يجب أن يسجل في أمانة الهيئة وأن تقوم بنشره بأسرع ما يمكن . ٢. ليس لأي طرف في معاهدة أو اتفاق دولي لم يسجل وفقاً للفقرة الأولى من هذه المادة أن يتمسك بتلك المعاهدة أو ذلك الاتفاق أمام أي فرع من فروع الأمم المتحدة : راجع: المادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة ، الفصل السادس، أحكام متنوعة، الفقرة ١ و ٢ على موقع الأمم

المتحدة على شبكة الانترنت على الرابط: <http://www.un.org/ar/documents/charter/chapter16.shtml>