

النزاع العراقي الكويتي بشأن ميناء مبارك الكبير(*)

الدكتور/ خالد عبدالله الياقوت
منتدب - قسم القانون الدولي
كلية الحقوق - جامعة الكويت

ملخص:

تعد الموانئ أحد أجزاء المياه الداخلية لأية دولة فهي تلتصق باليابس الإقليمي للدولة ممثلة تكملة له كميناء مبارك الذي قامت الكويت بالشروع في بناء المرحلة الأولى منه كأحد الأجزاء الداخلة في مياهها الداخلية إلا أنها فوجئت بأزمة واعتراض عراقي على المشروع بالرغم من الموافقة العراقية المسبقة على بنائه.

فتمثل مشكلة الحدود الكويتية العراقية أزمة حقيقية بين البلدين وبخاصة ما يتعلق بميناء مبارك الكبير الذي ارتأت العراق أنه سيؤدي إلى نمو وازدهار الاقتصاد الكويتي إضافة إلى التطور التجاري والمالي جنباً إلى جنب مع التطور السياسي لوجود علاقات متنوعة ستنتج عن بناء هذا الميناء للمرور الذي تقوم به السفن من خلاله مما قد يضر بالعراق ويؤثر على ميناء الفاو العراقي المزمع بناؤه عام ٢٠١٢.

ونظراً لما شاب العلاقات الكويتية العراقية من لغط والتباس في الآونة الأخيرة حول ميناء مبارك الكبير وبنائه من عدمه فقد قمنا في هذا البحث ببيان المياه الداخلية بداية من حدودها مروراً بالموانئ - لكونها الجزء من المياه الداخلية الخاص بمشكلة البحث- وصولاً إلى النزاع العراقي الكويتي حول ميناء مبارك الكبير.

(*) أجزيت البحث بتاريخ ١٥/١٠/٢٠١٢م.

ومن خلال ذلك أوضحنا تعريف المياه الداخلية بماهية كاملة وواضحة سواء في القانون أو الفقه ومررنا بالموقف والوضع القانوني لهذه المياه الداخلية ومدى سلطات الدولة عليها.

كما بيّنا بعد ذلك الموانئ ووضعها كجزء من المياه الداخلية سواء فيما يتعلق بالسفن التجارية التي ترسو في الميناء أو الحربية.

ثم انتقلنا بعد ذلك لبيان مشكلة ميناء مبارك والنزاع العراقي الكويتي حوله واعتراضات العراق وإصرار الكويت على استكمال البناء.

وبناء على ما توصل إليه البحث من نتائج فإنه قد تم تقديم بعض التوصيات التي نأمل مراعاتها والأخذ بها لحل هذه المشكلة التي أزمّت العلاقات بين البلدين.

المقدمة:

تعد الحدود بين الدول أمراً دقيقاً وشائكاً خاصة في عصرنا الحالي حيث تؤدي إلى ارتباط الدولة بملكية الإقليم داخل حدودها والسيادة عليه، ولأن الحدود ترتبط بالملكية فإن المنطقة التي تسودها الدولة يجب أن تكون معلومة ومعيّنة بشكل دقيق.

ولعل الحدود تستمد أهميتها من نظرة الدول إليها باعتبارها نتاجاً للمبادئ والأفكار القومية ورمزاً لوجود الدولة وكرامتها، لذا فالدول لا تتساهل عادة فيما يتعلق بالتعدي على حدودها وإن كان شبراً، بل قد تستخدم القوة للمحافظة عليها، وتثور النزاعات الحدودية، بل والحروب الضارية بين الدول المتجاورة بسبب الخلافات حول الحدود.

ولا ينسى أحد ما تسببت فيه الحدود من نشوب خلافات بين دولتي الكويت والعراق منذ الانقلاب العسكري عام ١٩٦١م على يد عبد الكريم قاسم مروراً بصدام حسين الذي قام بغزو الكويت وإدعائه بأن الكويت هي إحدى محافظات العراق.

ولم يتوقف النزاع الحدودي بين البلدين عند الغزو العراقي للكويت، بل استمر عند قيام الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير الذي يدخل في الحدود

الإقليمية للكويت وضمن المياه الداخلية لها ويشكل الاعتراض على بنائه ضرباً لسيادة الكويت على إقليمها ومياهها بعرض الحائط، ولما لهذه المشكلة والخلاف من أهمية كبيرة وعظمى على المستوى الإقليمي والدولي حيث يؤدي بناء ميناء مبارك الكبير إلى ازدهار كويتي اقتصادياً وتجارياً وسياسياً لذا فقد قمنا بتخصيص هذا البحث لبيان النزاع حول ميناء مبارك بين البلدين تأسيساً على قاعدة المياه الداخلية لكون الميناء أحد عناصر المياه الداخلية لأية دولة.

وهذا في بحثين يخصص الأول للمياه الداخلية، والثاني للنزاع العراقي الكويتي حول ميناء مبارك على النحو الآتي:

المبحث الأول: المياه الداخلية وأحكام القانون الدولي فيما يتعلق بسطح البحر.

المبحث الثاني: إشكالية ميناء مبارك ما بين الحل و النزاع.

المبحث الأول المياه الداخلية وأحكام القانون الدولي فيما يتعلق بسطح البحر

تمهيد وتقسيم:

إن المياه الداخلية هي أحد الأجزاء الحدودية المهمة لأية دولة والتي تمارس عليها الدولة اختصاصات وسلطات معينة لا تستطيع أن تمارسها على مياه أخرى، كما أن لهذه المياه وضعاً قانونياً معيناً يجب المحافظة عليه وعدم تخطيه.

ولهذه المياه العديد من الأنواع فمنها الموانئ والخلجان والمضايق والقنوات إلا أننا سنتعرض بالتفصيل للموانئ فقط لتعلقها بموضوع و مشكلة البحث؛ لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، وهما:

المطلب الأول: ماهية المياه الداخلية والوضع القانوني لها.

المطلب الثاني: الميناء كأحد أهم أنواع المياه الداخلية.

المطلب الأول

ماهية المياه الداخلية والوضع القانوني لها

تعد المياه الداخلية أحد أهم المياه التي تخضع لإدارة وسلطات الدولة الواقعة بها؛ لذا سنعرض لماهيتها ثم وضعها ونظامها القانوني، وننتهي ببيان اختصاصاتها بهذا المطلب على الوجه الآتي:

أولاً - ماهية المياه الداخلية:

لقد فضلت لجنة القانون الدولي استعمال تعبير (المياه الداخلية) بدلاً من (البحر الداخلي) لتجنب أي خلط قد يقع بين هذا التعبير وتعبير البحر الإقليمي والواقع أن هذا هو ما تفضله كثير من الهيئات الدولية^(١)، ونحن معهم.

(١) د. محمد طلعت الغنيمي - القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة - منشأة المعارف - ١٩٧٥م - صفحة ٢٤.

وتشكل جزءاً من المياه الداخلية المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي^(١)، وهما بشكل أعم المياه البحرية التي تلاصق إقليم الدولة اليابسة، والتي تتصل به اتصالاً وثيقاً، وتنتهي عند بداية البحر الإقليمي للدولة^(٢).

وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م في مادتها الثامنة على أن (باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.....).

وعلى ذلك فالمياه الداخلية لدولة معينة هي المياه الواقعة ما بين شاطئ هذه الدولة وخط الأساس الذي يقاس منه عرض بحرها الإقليمي، وعليه يجب معرفة هذا الخط وكيفية تحديده، وهو ما بينته اتفاقية قانون البحار بأنه إما أن يكون خطأ أساسياً عادياً وإما أنه خط أساس مستقيم، مع العلم أنه يجوز للدولة أن تجمع ما بين خطوط الأساس العادية وخطوط الأساس المستقيمة إذا اقتضت ذلك الظروف، أي إذا كانت طبيعة شاطئها تقتضي الجمع ما بين الطريقتين^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو عبارة عن حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية^(٤).

(١) انظر في هذا المعنى د. أحمد أبو الوفا - الوسيط في القانون الدولي العام - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - ١٩٩٥/١٩٩٦ - صفحة ٢٧٣.

(٢) د. رشيد حمد العنزلي - القانون الدولي العام ودراسات خاصة عن موقف القانون الدولي من الاحتلال العراقي لدولة الكويت - الطبعة الثانية - ٢٠٠١م.

(٣) د. محمد سامي عبد الحميد - د. محمد السعيد الدقاق - د. إبراهيم أحمد خليفة - القانون الدولي العام - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٣م - صفحة ٨ من الكتاب الثالث (القانون الدولي للبحار).

(٤) د. عبد الحميد الدقاق، خليفة - المرجع السابق - صفحة ٩.

ويمكن أن يستبدل خط الأساس العادي بخطوط أساس مستقيمة تصل بين نقاط مناسبة حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل، وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، وتظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية قانون البحار^(١)، ويجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل، ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطاً وثيقاً وكافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية، ولا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عن الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً عن سطح البحر إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام، وفي حالة اللجوء إلى طريقة خطوط الأساس المستقيمة يجوز أن تؤخذ في الاعتبار ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتاً جلياً بالاستعمال الطويل، ولا يجوز لدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخاصة^(٢).

ويقصد بالمياه الداخلية للدولة الشاطئية نوعان من المياه:

- ١ - الموانئ والمراسي.
 - ٢ - البحار الداخلية - أي البحار المغلقة وشبه المغلقة - وتشمل الخليج، والشرم الداخلي، والمضايق، والبحيرات والأنهار.
- وقد عرفت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ البحار المغلقة وشبه المغلقة بأنها الخلجان والأحواض التي تحيط بدولتين أو أكثر وتتصل بالبحر المفتوح بمنفذ ضيق، أو التي تتكون كلية أو أساساً من البحار الإقليمية أو المناطق الاقتصادية الإنفرادية لدولتين شاطئيتين أو أكثر ويمكن أن نضيف إلى ذلك القنوات.

(١) د. عبد الحميد الدقاق، خليفة - المرجع السابق - صفحة ١٠.

(٢) انظر مادة ٧ من اتفاقية قانون البحار.

ثانياً - الوضع والنظام القانوني للمياه الداخلية:

تعتبر المياه الداخلية جزءاً من إقليم الدولة ولذلك لهذه الأخيرة - أي للدولة - سيادة كاملة على هذه المياه وعلى قاعها، وما تحت قاعها، وتبعاً لذلك تخضع هذه المياه لما تضعه الدولة الشاطئية من قوانين وتشريعات ولوائح وقرارات^(١)، ولم تضع اتفاقيات جنيف للبحار نظاماً قانونياً للمياه الداخلية فهي لم تذكرها إلا عرضاً لتعريف البحر العالي ولكيفية قياس عرض البحر الإقليمي بيد أن القاعدة العرفية العامة بشأنها تقضي بأن الدولة التي تعود لها هذه المياه تبشر عليها كل مظاهر سيادتها وأقصى مدى لاختصاصها الإقليمي، كما هو الشأن بالنسبة لليابس إلا إذا كان هناك قيود يفرضها العرف الدولي أو الاتفاقات الدولية لمصلحة حرية المواصلات المائية^(٢). وعلى ذلك تخضع السفن الأجنبية كأصل عام لهذه الأنظمة القانونية، ولكن لتوضيح هذه المسألة ينبغي التفرقة بين السفن الحربية والعامة والخاصة، فالسفينة الحربية تعتبر جزءاً من القوات الحربية للدولة التي ترفع علمها فإذا وجدت في المياه الداخلية لدولة أجنبية - ميناء أجنبي - فيجب على السفينة الحربية أن تحترم القوانين - الخاصة بهذه الدولة - لا سيما ما يتعلق منها بالأمن والملاحة والصحة، ولكن بالرغم من أن هذه السفينة تخضع للقوانين المحلية للدولة الشاطئية إلا أنها لا تخضع للاختصاص المحلي لهذه الدولة.

وبناء على ذلك لا يجوز لهذه الدولة ممارسة أي سلطات على هذه السفينة أو من يوجد بها، وإنما يكون لها أن تجبر أو تطلب من السفينة مغادرة مياهها الداخلية فوراً.

(١) د. عبد الحميد، الدقاق، خليفة- المرجع السابق - صفحة ١٢.

(٢) د. أحمد عبد الحميد عشوش، د. عمر أبو بكر بحشب - الوسيط في القانون الدولي العام - دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية - طبعة ١٩٩٠ - مؤسسة شباب الجامعة - الإسكندرية - صفحة ١٦٤.

وتعفى أيضاً السفينة العامة - وهي المخصصة لخدمة عامة من قبل الدولة التي ترفع علمها - من الخضوع للاختصاص المحلي للدولة الشاطئية، ويلاحظ أن سلطات الدولة الشاطئية لا تختص بما يحدث على متن السفينة حربية كانت أو عامة والمختص كأصل عام بما يحدث على متن هذه السفينة هو قائدها، وله أن يتنازل عن هذه الحصانة لصالح القانون المحلي^(١).

أما بالنسبة للسفينة الخاصة فإن القاعدة هي تفوق الاختصاص المحلي على اختصاص دولة العلم ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بغير ذلك، وهذا يستتبع خضوع تلك السفينة لقوانين الدولة الشاطئية ولوائحها واختصاصاتها القضائية ما لم ترك بعض المسائل قليلة الأهمية لاختصاص دولة العلم^(٢).

وبذلك يتميز الوضع القانوني للمياه الداخلية للدولة الشاطئية فيما يتعلق بالسفن الخاصة بالآتي^(٣):

١ - تكون السفن الموجودة في المياه الداخلية للدولة خاضعة لسلطان واختصاص تلك الدولة.

٢ - إذا كان طبيعياً السماح للسفن التجارية وسفن الملاحة البحرية بالدخول إلى المياه الداخلية (الشحن وتفريغ البضائع ونقلها وغير ذلك) فإن الأمر ليس كذلك بالنسبة للسفن الحربية التي يجوز للدولة الساحلية أن تمنع حتى دخولها إلى موانئها، أما إذا سمحت الدولة لتلك السفن بالدخول فإنها تتمتع بحصانة كاملة ضد الحجز عليها أو تفتيشها أو التقاضي أمام محاكم الدولة الساحلية.

٣ - تعتبر المياه الداخلية خاضعة لسيادة الدولة الشاطئية تماماً كما هو الحال بالنسبة لإقليمها البري، وتسري تقريباً عليها كل أوجه النظام القانوني لليابسة^(٤).

(١) د. عبد الحميد، الدقاق، خليفة - المرجع السابق - صفحة ١٢ وما بعدها.

(٢) انظر في هذا المعنى د. عبد الحميد، الدقاق، وخليفة - المرجع السابق - صفحة ١٣.

(٣) د. أحمد أبو الوفا - القانون الدولي العام - المرجع السابق - صفحة ٢٧٤، ٢٧٥.

(٤) انظر المواد ١/٢، ٢/٢٥، ٢٧ من اتفاقية أعالي البحار.

٤ - تخضع المياه الداخلية في حدود معينة لنظام المرور البري^(١).

وبذلك يتبين أن الدولة الشاطئية تملك وحدها وبالكامل الاختصاص التشريعي والتنفيذي والقضائي مع إبقائها على موانئها مفتوحة أمام السفن العادية الأجنبية، وقد سادت بين الدول قاعدة دولية عرفية تسمح للسفن الواقعة في محنة أن تلجأ إلى مياه الدولة الشاطئية القريبة منها^(٢).

المطلب الثاني

الميناء كأحد أهم أنواع المياه الداخلية

إن المياه الداخلية هي المياه الملاصقة لإقليم الدولة اليابسة، والتي تتصل به اتصالاً وثيقاً، وتنتهي عند بداية البحر الإقليمي للدولة، ولما لهذه المياه من أهمية عظمى في تحديد وترسيم الحدود الفاصلة، ولعل الميناء أحد أهم أنواع المياه الداخلية والأكثر شيوعاً وانتشاراً، وكذا يتعلق بمشكلة البحث، لذا سنقوم بتخصيص هذا المطلب لدراسة الميناء، ونتعرض فيه لماهية الميناء والمركز القانوني له والمركز القانوني للسفن الراسية بالميناء وذلك على النحو الآتي:

أولاً - ماهية الميناء:

إن الميناء هو منفذ طبيعي - من صنع الطبيعة - أو صناعي - أي مقام من الدولة - على الشاطئ تتخذ منه السفن مأوى لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب أو حملها^(٣).

فالموانئ هي مواقع تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها عادة بالوسائل لاستقبال السفن البحرية الأجنبية العاملة في التجارة الخارجية فهي جزء من إقليم الدولة تباشر فيه الدولة سيادتها الكاملة فتملك بشأنه جميع الاختصاصات

(١) انظر المواد ٨، ١٣٥، ١/٥٢ من اتفاقية أعالي البحار.

(٢) د. عشوش، د. باخشب، المرجع السابق - صفحة ١٦٥.

(٣) د. محمد طلعت الغنيمي - القانون الدولي البحري - المرجع السابق - صفحة ٢٦.

التشريعية والإدارية والقضائية ومباشرة التنفيذ المادي ووسائل الإكراه، كما تملكها بالنسبة لإقليمها اليابس تقريباً^(١) ومنها حق الإشراف على دخول المياه الداخلية، وحق فرض سلطتها على السفن، وحق تحديد السياسة الخاصة بالنشاط المتعلق باستخدام المياه الداخلية وغيرها من الحقوق^(٢).

وقد عرفت اتفاقية جنيف سنة ١٩٢٣م الموانئ البحرية بأنها التي تتردد عليها السفن البحرية عادة، والتي تكون معدة للتجارة الخارجية للجماعة الدولية وواضح أن واضعي هذا التعريف قصدوا ألا تنصرف أحكام الاتفاقية إلا إلى الموانئ المفتوحة للتجارة الخارجية دون الخاصة بالسفن الحربية.

وفيما يتعلق بالمنشأة المجرأة في الميناء فإن امتداد الأذرع التي تقيمها الدولة لتحديد تلك الموانئ في البحر لا يكون عادة امتداداً كبيراً بسبب التكاليف الباهظة التي تتحملها الدولة في إقامة تلك المنشآت ولا يشير إشكالاً، ولكن التساؤل يثور حول المنشآت الأخرى التي تقيمها الدولة على الشاطئ لحماية الميناء أو لغير ذلك من الأغراض، ونحن نرى في ذلك استبعاد المنشآت التي تقام بعيداً عن الشاطئ، وكذا الجزر الصناعية من وصف أعمال الميناء الثابتة - وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢- ولهذا فهي لا تدخل في حكم الميناء قانوناً^(٣).

وتنقسم السفن المارة أو الراسية بالمياه الداخلية إلى سفن عامة وأخرى خاصة، السفن العامة هي السفن الحربية أو المخصصة من قبل الدولة لخدمة مرافق عامة غير تجارية، أما السفن الخاصة فهي السفن العادية التجارية وما في حكمها (كسفن الصيد والنزهة وغيرها...) ويلحق بالسفن الخاصة ما تملكه الدولة أو تستغله من سفن تقوم بعمليات نقل بحري تجاري، وهذا التقسيم يترتب عليه اختلاف في الوضع القانوني للسفن عند دخولها الميناء وعند بقائها فيه وفي علاقة دولة الميناء بها.

(١) د. عشوش، د. باخشب - المرجع السابق - صفحة ١٦٥.

(٢) د. رشيد حمد العنزي - المرجع السابق - صفحة ١٦٨.

(٣) د. محمد طلت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٢٦.

ثانياً - المركز القانوني للميناء:

تخضع المياه الداخلية لنظام قانوني خاص - هو النظام القانوني الذي يخضع له الإقليم البري - والمتمثل في سيادة الدولة الشاطئية التي تمارس على نحو كامل ضمن المبادئ المستقر عليها دولياً أن الدولة تمارس على الموانئ سيادة كاملة يقيدها فقط حرية الملاحة الدولية - على السفن الأجنبية - ولذلك فإن للدولة الحق أن تمنع السفن العامة من دخول الميناء إلا إذا كانت هذه السفن تبحث عن ملجأ في ظروف خاصة، وجرت أكثر الدول على تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية إلى موانئها ومياهها الداخلية بدقة كبيرة بحيث تخضع دخول بعضها إلى إذن مسبق ومدة إقامة محددة، وبحيث تبين الأماكن الممنوعة عليها، والأماكن التي يؤذن لها بالدخول إليها والإقامة فيها^(١).

ولدولة الميناء الحق بأن تغلق موانئها العسكرية سواء بصفة دائمة أو مؤقتة دون أن تثير أي مسؤولية دولية^(٢).

أما فيما يتعلق بالسفن التجارية فقد اختلف الفقه بشأنها إلى رأيين:

ذهب الرأي الأول^(٣) - وهو رأي كثير من الفقهاء (الأغلبية) - إلى أن الدول الأجنبية تملك أن تطالب بحقوق ما لسفنها أو لرعاياها في المياه الداخلية لدولة أخرى؛ حيث يرون أن مصالح التجارة والملاحة الدولية قد ولدت قاعدة عرفية دولية في الأزمنة الحديثة تفرض على الدولة الشاطئية ألا ترفض دخول السفن الأجنبية إلى شواطئها إلا لضرورة وطنية ملحة - كحفظ الأمن الصحي أو النظام العام مثلاً- ولهذا نجد في العمل الدولي أمثلة لحالات احتجت فيها الدول على تعسف الدول الأجنبية في ممارسة سيادتها في المياه الداخلية، وهناك أمثلة قديمة وحديثة على ذلك؛ فنسوق من القديمة الاحتجاج السوفيتي بشأن البحر الأبيض

(١) انظر د. عشوش، باحشب - المرجع السابق - صفحة ١٦٧.

(٢) د. رشيد حمد العنزي - المرجع السابق - صفحة ١٦٩.

(٣) د. محسن الشيشكلي - مذكرات في القانون الدولي العام (على الالة الكاتبة) -

جامعة الكويت - ١٩٨٤م - صفحة ٣٣١.

والمحيط القطبي مما جر كثيراً من الصعاب مع بريطانيا العظمى، ودعا إلى إبرام وفاق في ٢٢ مايو سنة ١٩٣٠ بين الاتحاد السوفيتي وبريطانيا^(١).

مع العلم أن العمل الدولي الحديث لا يؤكد وجود قاعدة عرفية بشأن فتح الموانئ التجارية للملاحة الدولية.

وبالنظر إلى الأحداث الجارية في الواقع العملي نجد أنه في الحالات النادرة التي أنكرت فيها الدول على بعض السفن دخول موانئها فإن الدول التي تضررت لم تدع أن لها حقاً يحميه القانون الدولي.

ومن الأمثلة الحديثة في هذا المقام موقف غانا سنة ١٩٦٠م عندما أغلقت موانئها الجوية والبحرية على الطائرات والسفن التابعة لجنوب أفريقيا كمظهر لإعلان اعتراضها على سياسة جنوب أفريقيا العنصرية.

وذهب الرأي الثاني^(٢) - رأي الأقلية - إلى أن العرف الدولي يقضي على الدولة بفتح للتجارة الدولية دونما استثناءات، ونجد أن القضاء الدولي قد أيد ذلك في حكم التحكيم الذي صدر في النزاع بين شركة أرامكو للزيت وحكومة المملكة العربية السعودية سنة ١٩٥٨م عندما ادعت شركة أرامكو أن الاتفاق بين الحكومة السعودية و(أوناسيس) يتعارض مع حق الشركة الذي ضمنه عقد الامتياز الزيتي في اختيار الناقلات التي تحمل زيت الشركة، وذهب هذا الحكم إلى تأكيد أن السفن التي تحمل علماً أجنبياً لها حق دخول الموانئ السعودية طبقاً للقانون العرفي الدولي، واستنبط من ذلك الحق العرفي بالدخول أن التنظيم الذي يؤثر على اختيار الشركة للناقلات التي تحمل زيتها يخرج عن اختصاص المملكة العربية السعودية، ويبدو من هذا الحكم خروجه على قواعد القانون الدولي عندما أكد قاعدة عرفية لا وجود لها، وزاد بأن رتب على تلك القاعدة أثراً قانونياً فريداً في غرابته.

(١) Ferron, Oliver de l'Étude Droit International de la mer, Tom I, Gen'ève eT Paris, 1958, P. 32.

(٢) انظر د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٣٤.

حيث جاء في الحكم بهذا الخصوص ما نصه الآتي^(١):

(According to a great principle of Public International Law the ports of every state must be open to foreign merchant vessels and can only be closed when the vital interests of the state so require (Guggenhcim Traite de droit international public oome 1,1953, P. 419) This is clearly provided in article 16 of the December 1923 established by the second conference on communications in Geneva. Freedom for foreign vesels to enter the ports of a state implies the right to load and to unload goods. It follows that the company by virtue of the rules of the law of nations, is plainly entiteled to sell its oil and its products to any purchasers it chooses, under such terms and conitions as one agreed upon with them and thus to conclude FOB sales in which tankers are supplied by buerys).

ويرى الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي أنه إذا كان على الدولة أن تسمح للسفن الأجنبية بدخول موانئها التجارية ما لم يكن لديها مبرر قوي لغلق الميناء في وجه الملاحة الدولية، فإن ذلك ينصرف في تقديره ليس إلى السفن التجارية فقط وإنما السفن العامة - أي المملوكة للدول - إذا كانت تلك السفن العامة تقوم بنشاط تجاري؛ وتبريره أننا في عالم تدين كثير من دوله بالأفكار الاشتراكية وتسيطر الدولة على عدة نواح من النشاط الاقتصادي، ويرى أن القول بغير ذلك يقيم عقبة في سبيل التجارة الدولية لا يبررها منطق، والذي من شأنه إجراء تمييز بين السفن التجارية التي يملكها القطاع الخاص وبين تلك التي تملكها الدولة^(٢).

(١) انظر في هذا المعنى د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٣٣ وما بعدها.

(٢) انظر في هذا المعنى د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٣٤ وما بعدها.

إلا أننا نختلف مع هذا الرأي، وذلك لأنه فتح المجال أمام السفن العامة في التعامل معها كسفينة تجارية - حتى إن كان عملها تجارياً - يؤدي إلى وجود تلاعب من شأنه التأثير على سيادات الدول بأوجه مختلفة وتهريب بضائع وعماله بشكل غير شرعي، إضافة إلى ذلك فإن العالم يميل الآن بل يدين بالفكر الرأسمالي الحديث - القائم على ملكية الأفراد والتحرر العام - الذي يضيق من ملكيات الدولة وتدخلها في النشاط الاقتصادي والتجاري، لذا فحسناً ما استقر عليه القانون والأعراف الدولية من رفض لمعاملة السفن العامة القائمة بالتجارة بذات معاملة السفن التجارية، وإن كنا نؤيد وضع نظام خاص للتعامل مع السفن العامة القائمة بنشاط تجاري فلا تعامل مثل السفن التجارية ولا يتشدد معها مثل السفن العامة الأخرى كالسفن الحربية.

وفيما يتعلق بالسفن الحربية فلها شأن آخر - في القانون الدولي والمعاهدات الدولية - ذلك أن دخول هذا النوع من السفن إلى الموانئ الأجنبية يكون من باب التسامح فحسب؛ حيث إن وجود السفن الحربية في مياه أجنبية مسألة تتعلق بأمن الدولة الشاطئية، ولذا تستطيع الدولة أن تقيد دخول السفن الحربية إلى موانئها بما تشاء من قيود، بل وأن ترفض السماح لسفينة حربية معينة بدخول موانئها، وهو ما حدث في ٣١/٠٥/١٩٤٧م، إذ رفضت الحكومة الفرنسية السماح للسفينة المصرية (الأميرة فوزية) بدخول ميناء تونس عندما قدمت إليها محملة بستمئة طن من الغلال للشعب التونسي باسم الهلال الأحمر المصري.

فلا تلتزم الدولة - في غير الحالات التي يفرض عليها القانون الدولي فتح الميناء للسفن الأجنبية - بالسماح لتلك السفن بأن ترسو في موانئها إلا في حالة واحدة هي أن تضطر السفينة إلى الالتجاء لموانئ دولة أجنبية بسبب خلل إصابتها أو قوة القاهرة، وهو ما حدث عندما سمحت فرنسا سنة ١٩٢٩م لسفینتی حرب روسیتین بالرسو فی میناء برست لإصلاح ما أصابهما من تلف بسبب عاصفة، وهما في طريقهما من بحر البلطيق إلى البحر الأسود، وحدث

أيضاً عندما اضطرت سفينة ألمانية كانت مخصصة لمراقبة الشواطئ الأسبانية أثناء الحرب الأهلية إلى الالتجاء لميناء في برست ودو رايفيز^(١).

ولكن هذا الالتزام لم يبلغ مبلغ القاعدة القانونية في نظر دول أخرى إذ نجد تركيا ترفض في ١٠/١٠/١٩٣٤م السماح لسفينتي حرب فرنسيتين بأن تلقيا مرساهما في ميناء تركيا رغم مقاساتهما من عاصفة هوجاء.

ووفقاً لهذا يخضع الميناء - بوصفه مياها داخلية - للسيادة الكاملة للدولة الشاطئية، وكذا المرسى الذي يقع ضمن المياه الداخلية للدولة، ومن ثم فإن الدولة المعنية هي التي تضع اللوائح التي يجب على السفن احترامها.

ومن الملاحظ أن البحر الداخلي كان محل عدد ممن التصريحات الفردية والمعاهدات الثنائية، ولعل المعاهدة المثلى هي المعاهدة المبرمة بين الاتحاد السوفيتي وإيران بشأن الملاحة في بحر قزوين^(٢).

ثالثاً - المركز القانوني للسفينة في الميناء:

بعدما تعرضنا للمركز القانوني للميناء بالتفصيل فإننا نقوم بعرض للمركز القانوني للسفينة سواء كانت سفينة عامة أم حربية أم سفينة غير حربية، أي تجارية أو غير ذلك، وهذا بشكل تفصيلي يوضح الوضع الكائن في كل منهما:

١ - المركز القانوني للسفينة العامة (الحربية):

إن السفينة العامة عند دخولها ميناء دولة أجنبية فإنها في الواقع تكون قد دخلت في نطاق تطبيق القانون الداخلي لتلك الدولة، وفي هذه الحالة ينشأ نوع من التعارض بين مصلحتين هما: مصلحة الدولة الساحلية في أن تؤمن مصالحها الداخلية وتفرض سيادتها على الأشياء الموجودة على إقليمها ومصلحة دولة السفينة العامة (الحربية) في أن لا تفقد سيطرتها أو إشرافها

(١) انظر د. محسن الشيشكلي - المرجع السابق - صفحة ٣٦٠.

(٢) Lakhtine, W. - Rights over the Arctic, A-J-I-1, Vol-29, 1930.

على قطعة من أسطولها الحربي هي في حقيقتها جزء من قوتها البحرية الأمر الذي يتعارض مع إخضاع تلك القطعة لسيادة دولة الميناء؛ ولذلك فإن القانون الدولي العرفي قد اخرج هذه السفن العامة من اختصاص الدولة الساحلية^(١).

ومع ذلك فإن هذه السفن ملزمة - السفن الحربية والعامة - باحترام سيادة الدولة المحلية وقوانينها الوطنية لاسيما ما يتعلق منها بالأمن والملاحة والصحة، كما أن السفينة لا تبقى في الميناء لأكثر من المدة التي يحددها القانون المحلي، فالدول الشاطئية صاحبة حرية مطلقة في تقدير هذه المدة^(٢)، ولهذا رفضت كل من إيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية احتجاج حكومة الاتحاد السوفيتي في ٢٨/٠١/١٩٤٨م بخصوص وجود سفن حرب أمريكية في المواني الإيطالية.

وهذه السفن العامة - السفن الحربية وغيرها - وإن كانت تخضع للقانون الوطني للدولة الشاطئية إلا أنها لا تخضع للاختصاص المحلي لهذه الدولة وتبعاً لذلك فليس للدولة الشاطئية أن تباشر أي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش حيال السفينة الحربية أو من يوجد على ظهرها من الأشخاص، ولكن لها أن تطلب إلى السفن الحربية التي ترتكب مخالفة لقوانينها أن تغادر الميناء فوراً، ويمكن أن تجبرها على ذلك إذا كانت مصالحها الجوهرية تقتضي مثل هذا التصرف، وتبعاً لذلك ليس صحيحاً وصف المركز القانوني للسفينة الحربية بأنه خروج على إقليمية القانون، وإنما هو إعفاء من الاختصاص المحلي فحسب والحكمة في تقدير هذا الإعفاء هو أن السفينة الحربية تقوم بمرفق عام بالغ الأهمية ألا وهو المساهمة في حماية استقلال البلد الذي تحمل علمه؛ ولذا اقتضى حسن الاتفاق بين الدول والاحترام المتبادل لاستقلالها إعفاء السفن الحربية من القضاء الوطني حتى لا يكون خضوعها لهذا القضاء عائقاً يحول دون قيامها بمهمتها في توكيد استقلال بلدها، وليست الحكمة هي أن السفينة

(١) د. رشيد حمد العنزي - المرجع السابق - صفحة ١٧٠.

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٤٠.

العامّة تعتبر جزءاً عائماً من إقليم الدولة، وبذلك يمكن القول إن نظام السفن العامّة في الميناء لا ينسجم مع نظرية الامتداد الإقليمي بل ينسجم تماماً مع فكرة الاختصاص المرفقي^(١).

كما يمتد الإعفاء من الاختصاص المحلي إلى السفن العامّة المخصصة لخدمة عامّة - السفن غير الحربيّة - ويكفي في اعتبار السفينة عامّة تصريح الدولة التابعة لها بذلك؛ لأنّ التحقق من سلامة هذا الإقرار يكون بمثابة التدخل في شؤون السيادة للدولة التي صدر عنها الإقرار.

وهناك اتجاه حديث يسمح للدولة الشاطئية بأن تمارس اختصاصها على السفن المخصصة لخدمة عامّة ما لم يترتب على ذلك تدخل خطير في النشاط الحكومي الجوهري لدولة السفينة، وفي قول آخر فإن القرينة الأولية هي لصالح ممارسة الدولة الشاطئية لاختصاصها ما لم يقدّم الدليل على أن النشاط الذي يناله الاختصاص نشاط حكومي جوهري^(٢).

أما فيما يتعلق بالاختصاص بما يحصل على ظهر السفينة الحربيّة أو العامّة بوجه عام لا تختص السلطات المحليّة للدولة الشاطئية بما يحصل على ظهر السفينة العامّة، والمختص هنا هو قائد السفينة بمفرده، فإذا قبل القائد أو حكومته التنازل عن الحصانة المقررة للسفينة أمكن تطبيق القانون المحلي على ما حدث على ظهرها، ولكن يستثنى من ذلك حالة أن تكون الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة العامّة فاعلها والمجني عليه من رعايا الدولة الشاطئية فهنا يجب على قائد السفينة أن يسلم المتهم للسلطات المحليّة^(٣).

ولكن التساؤل الذي يثور هو مدى تمتع رجال السفينة الحربيّة بالحصانة عند نزولهم من السفينة إلى الميناء هل يتمتعون بالحصانة أم لا؟

(١) انظر في هذا المعنى د. عشوش، باخشب - المرجع السابق - صفحة ١٦٩.

(٢) Sucharikul- state smmunities and trading activities in international law, 1959.

(٣) انظر في هذا المعنى د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٤٣.

الواقع أن الرأي غير مؤكد في ذلك، ولكن ما جرى عليه العمل هو أن هؤلاء الرجال لا يخضعون للاختصاص المحلي للدولة الشاطئية إذا قاموا بالنزول إلى الميناء بزيهم الرسمي، أما إذا نزلوا الميناء بزي عادي فإنهم يعاملون معاملة الآخرين، وإذا ارتكبوا جريمة يعاقبون عليها، ولعل الدليل على ذلك ما حدث في عام ١٩٠٥ عندما رست سفينة حربية ألمانية في ميناء البرازيل إذ إن أحد بحارة السفينة الألمانية نزل إلى البر بناء على تصريح له بذلك، ولم يعد رغم انتهاء مدة التصريح، فأرسل قائد السفينة دورية من اثني عشر حارسا وبحارا وثلاثة ضباط في زيهم الرسمي للبحث عنه، وقامت الدورية بتفتيش عدة منازل في الميناء، وأجبرت بعض السكان على مشاركتها في البحث عنه، ولكن ذهبت هذه الجهود هباءً، ثم عاد البحار الهارب من تلقاء نفسه بعد يومين من اختفائه واحتجت الحكومة البرازيلية بقوة على هذا التصرف واعتبرته انتهاكا لسيادتها فاعتذرت لها ألمانيا عن ذلك، وعزلت قائد السفينة من منصبه^(١).

وفي النهاية لبيان المركز القانوني للسفينة العامة يمكننا أن نوجز النظام القانوني للسفينة العامة في الميناء في النقاط الآتية^(٢):

- أ - تلتزم السفينة العامة باحترام سيادة دولة الميناء، ومن ثم تلتزم باحترام قوانين الأمن والصحة والملاحة وغيرها من القوانين الأخرى.
- ب - لا يجوز أن تمارس ضد السفينة العامة تدابير تنفيذية مادية مثل القبض والتفتيش والحجز والاحتجاز...إلخ، كذلك فإن القضاء الجنائي لا يملك النظر في الأفعال الجنائية الواقعة على متن السفينة، وبوسع قائد السفينة دوماً أن يدفع بالحصانة القضائية لدولته؛ وذلك في مواجهة الدعاوي المدنية التي تقام على السفينة.
- ت - إن اللجوء السياسي - أي لجوء الملاحقين بجرائم سياسية - إلى السفينة الحربية جائز، ولكن المجرم العادي اللاجئ إلى السفينة الحربية يسلم دون

(١) د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٤٥.

(٢) د. عشوش، د. باخشب، المرجع السابق - صفحة ١٧٠.

حاجة لاتباع إجراءات تسليم المجرمين التي ينص عليها عادة في المعاهدات أو في قوانين داخلية.

٢ - المركز القانوني للسفينة التجارية:

إن القواعد العامة في القانون الدولي - الدولي الخاص - تقضي بأن مجرد الوجود المادي للمال - عقاراً أو منقولاً - يكفي لإضفاء الاختصاص على دولة الموقع^(١).

فتخضع السفينة الخاصة في ميناء دولة أجنبية لاختصاص السلطات المحلية في هذه الدولة، وذلك على عكس السفن العامة التي يقرر لها القانون الدولي حصانات وامتيازات ضد اختصاص السلطات المحلية، والقاعدة العامة في تحديد المركز القانوني للسفينة الخاصة في الميناء الأجنبي تقضي بأن يعلو قضاء السلطات المحلية على قضاء دولة العلم ما لم يوجد نص صريح أو اتفاق مخالف أو عرف يقضي بغير ذلك، أو ما لم تر السلطات المحلية التنازل عن اختصاصها لدولة العلم من قبيل المجاملة^(٢).

ونظراً لأن السفينة الخاصة ملزمة باحترام سيادة الدولة الشاطئية فإنها تخضع لجميع اللوائح المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك؛ لأن هذا يتصل بامن الدولة وسلامتها^(٣).

ولمّا للسفن الخاصة من اهتمام بالغ الأهمية في الاقتصاديات الوطنية لذا فإننا نعرض لاختصاص الدولة الشاطئية بنظر المسائل المدنية الخاصة بالسفينة الأجنبية، ونليها بعرض المسائل الجنائية على النحو الآتي:

أ - الاختصاص بنظر المسائل المدنية.

إن المبدأ هو ألا تباشر الدولة الشاطئية اختصاصها على السفينة العادية إلا بمقدار ما يكون لنشاط السفينة من تأثير في نظام الميناء فلا ترى المحاكم

(١) د. هشام على صادق - تنازع القوانين - الطبعة الثانية - منشأة المعارف

الإسكندرية - دون سنة طبع - صفحة ٨٣١، ٨٥٢.

(٢) د. رشيد حمد العنزي - المرجع السابق - صفحة ١٧١.

(٣) د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٤٦.

المدنية لدولة الميناء أنها ذات اختصاص في المنازعات المدنية الواقعة بين أفراد على ظهر السفينة، وكذلك لا يتدخل قضاء الدولة الشاطئية - دولة الميناء - في القضايا التأديبية التي تباشر على ظهر السفينة^(١).

ب - الاختصاص بنظر المسائل الجنائية:

إن الاختصاص الجنائي يظل من حيث المبدأ كاملاً للدولة صاحبة المياه الإقليمية إلا أن القواعد المتبعة بصفة عامة تقترب من تلك التي أعلنها مجلس الدولة الفرنسي في ٢٠ نوفمبر ١٨٠٦ بمناسبة منازعة (سالي ونوتون) وهما بحاران أمريكيان أرادت السلطات الفرنسية مباشرة إجراءات عقابية ضدتهما بمناسبة اعتدائهما على زميلين لهما في ميناء مارسيليا وأنفرس، ورأت السلطات المحلية بفرنسا أنه لا صالح لها في نظر المنازعة لأن السفينة تحت سلطة الربان، وقضت الفتوى بأنه لا يدخل في اختصاص السلطات الفرنسية الآتي^(٢):

١ - الجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم.

٢ - الوقائع التي تمس النظام الداخلي للسفينة فحسب، ولكنها تختص بالآتي:

أ - ما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم يكون فاعلها أو المجني عليه فيها من غير أفراد الطاقم.

ب - الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على البر أو الجرائم التي من شأنها تعكير النظام العام في الميناء.

ت - الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة إذا طلبت المعونة من السلطات المحلية.

أما الفقه الإنجليزي فيرى خضوع السفن الأجنبية الموجودة في الموانئ الإنجليزية خضوعاً مطلقاً للاختصاص المحلي الإنجليزي، وجرى العمل - في

(١) د. عشوش، باحشب - المرجع السابق - صفحة ١٦٨.

(٢) د. الشافعي محمد بشير - القانون الدولي العام في السلم والحرب - دار الفكر الجامعي - الطبعة الرابعة - ١٩٧٩ - صفحة ٤١٢.

البلاد الأنجلوسكسونية في بعض الأحيان على تأكيد اختصاص دولة الميناء حتى إذا لم يكن للواقعة أثر فعلي الأمر الذي يعتمد تقدير توافره إلى حد بعيد على وجهة نظر دولة الميناء^(١).

وفي رأيي أن قصر الاختصاص على أحد الدولتين - دولة الميناء أو دولة العلم - فيه إخلال بمصالح الجماعة الدولية نظراً لتداخل الاختصاصات في بعض الأمور؛ لذا فإن موقف مجلس الدولة الفرنسي أقرب إلى الصواب، ونحن نرى أن المعيار في اختصاص دولة الميناء هو الإخلال بنظامها العام أو طلب المعونة منها من قبل السفينة الأجنبية - المملوكة لدولة العلم - فإن لم يوجد هذا أو ذاك لا شأن للدولة الشاطئية بالأعمال الجارية على السفينة الأجنبية.

(١) د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - صفحة ٤٨.

المبحث الثاني إشكالية ميناء مبارك ما بين الحل والنزاع

تمهيد وتقسيم:

يعد ميناء مبارك الكبير الذي شرعت دولة الكويت في بنائه أحد الموانئ المأمول منها النهضة والازدهار للاقتصاد الكويتي لموقعه المتميز، وللدور القائم به والمتمثل في مرور السفن القادمة من غالبية دول العالم، إضافة إلى أمور كثيرة ستؤدي إلى الازدهار الاقتصادي والتجاري والمالي والسياسي أيضاً.

ونظراً للأهمية الكبيرة لهذا الميناء فقد اعترضت عليه العراق، ورفضت بناءه لما يسبب لها من أضرار بالغة متمثلة في خنق الملاحة البحرية العراقية على حد قول الجانب العراقي، وهو ما جانبه الصواب، وسيتضح من خلال عرض النزاع بجميع مشتملاته مختوماً ببيان سبل حل النزاع بين البلدين في حال عدم إمكانية الحل الودي بينهما؛ لذا سنعرض هذا المبحث في ثلاثة مطالب على النحو الآتي:

المطلب الأول: ترسيم الحدود وموقف العراق من قرار مجلس الأمن الخاص بالترسيم

المطلب الثاني: ميناء مبارك بين الاعتراض العراقي والإصرار الكويتي.
المطلب الثالث: أسباب الخلاف بين البلدين حول ميناء مبارك، والأوجه المختلفة للنزاع بينهما، وسبل حل هذا النزاع.

المطلب الأول ترسيم الحدود وموقف العراق من قرار مجلس الأمن الخاص بالترسيم

قبل التعرض لموقف العراق من قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ سنقوم بعرض للعلاقات بين الكويت والعراق ثم لدور الأمم المتحدة في ترسيم الحدود:

أولاً - العلاقات الكويتية العراقية:

إن العلاقات الكويتية العراقية حافلة بالأزمات على الرغم من اختلاف الأنظمة والحكومات في العراق حتى بعد الإطاحة بنظام صدام حسين من حكم العراق عام ٢٠٠٣م، حيث كان يعتقد أنه السبب في سوء العلاقات الكويتية العراقية.

ولكن العلاقات بين البلدين في القرن الماضي كانت ضحية مزدوجه للتاريخ والجغرافيا معاً، ولا أحد يعرف إن كان هناك نهاية لذلك أم لا.

فالعلاقات الكويتية العراقية تحوي في طياتها بعض الأزمات كترسيم الحدود والتعويضات الخاصة بالاحتلال العراقي للكويت، ولعل الملف الأكثر أهمية هو موضوع ميناء مبارك، وقد ارتبط ذلك بإجراء الأمم المتحدة مراجعة للقرار الخاص بوضع العراق تحت البند السابع المقرر في عام ١٩٩٠، والمتضمن عدداً من التدابير والالتزامات، ومن أهم هذه الالتزامات التعويضات الواجب على العراق دفعها والمقدرة بحوالي ٣٩ مليار دولار، والتي قام العراق بدفع جزء منها ولكن يتبقى الجزء الأكبر.

ولكن قربت المسافات نسبياً بزيارة سمو أمير البلاد للمؤتمر الأخير لجامعة الدول العربية في العراق، وحفاوة استقباله من قبل الجانب العراقي، ورجاحة عقل سموه في الذهاب إلى هناك رغم الأحداث المتوترة في دولة العراق.

وقد بادرت الكويت بتقديم مذكرة إلى الأمم المتحدة أوضحت فيها أن العراق ما زال عليها استحقاقات للكويت يتحتم النظر فيها قبل اتخاذ أي قرار بهذا الخصوص، وفي المقابل جاء رد الفعل العراقي على ذلك غنياً ومطالباً الكويت بسحب مذكرتها التي قدمتها للأمم المتحدة وضرورة قيام الكويت بدفع تعويضات للعراق بسبب سماحها للقوات الأمريكية غزو العراق، وكذلك سداد تعويضات للعراق عن الخسارة التي لحقت بها بسبب الحرب الإيرانية العراقية.

والكويت من جانبها لا زالت تصر على دولية قضية التعويضات والواجب حلها في إطار الأمم المتحدة، وأن الحكومة الكويتية لا تملك التنازل عن التعويضات الخاصة بها.

كما أشار بعض الساسة إلى وجود بعض الملفات الشائكة التي لم تنل الاهتمام المطلوب خاصة فيما يتعلق بترسيم الحدود البحرية والاتفاق على علامات الحدود البحرية والبرية لا تزال أساساً للتوتر بين البلدين، ومن ثم قامت الأمم المتحدة بترسيم الحدود، وذلك بتكوين لجنة من خمسة أعضاء بصفة أساسية مع بعض الأعضاء المعاونين، وعرض كل قراراتها على مجلس الأمن الذي اتخذ قرارات في ذلك لإنهاء المشكلة، وهو ما يجعلنا نبين دور الأمم المتحدة ومجلس الأمن في حل مشكل ترسيم الحدود الكويتية العراقية سواء البرية أو البحرية.

ثانياً - دور الأمم المتحدة في ترسيم الحدود الدولية بين الكويت والعراق:

لقد تدخلت هيئة الأمم المتحدة منذ بداية الغزو العراقي للكويت، وفي ٣ أغسطس ١٩٩١ أصدر مجلس الأمن قراره رقم ٦٨٧ الذي تم بموجبه إنشاء عدة لجان تابعة للأمم المتحدة من بينها لجنة تخطيط الحدود الدولية بين دولة الكويت وجمهورية العراق، وقد تشكلت هذه اللجنة المستقلة التي أنشأها السكرتير العام للأمم المتحدة من خمسة أعضاء، من بينها ممثل لدولة الكويت وآخر لجمهورية العراق.

وقد تمثلت اختصاصات هذه اللجنة في الآتي:^(١)

- ١ - تخطيط الحدود الدولية بين دولتي الكويت والعراق وفقاً للإحداثيات الجغرافية لخطوط الطول والعرض، وكذلك بالتعيين المادي لها على النحو الوارد في المحضر المتفق عليه بين الدولتين بشأن استعادة العلاقات الودية والاعتراف والأمور ذات العلاقة، والذي وقعاه في بغداد في ٤ أكتوبر عام ١٩٦٣م ممارسة منهما لسيادتهما.

(١) انظر قرار مجلس الأمن رقم ٦٨٧ لسنة ١٩٩١م.

٢ - الاستعانة بالمواد اللازمة بما في ذلك الخرائط الواردة في وثيقة مجلس الأمن رقم ٢٢٤١٢/د وهي مجموعة من عشر خرائط طبوغرافية بمقياس رسم ١:٥٠٠٠٠٠ صادر عن المدير العام للمساحة العسكرية بالمملكة المتحدة باستخدام التكنولوجيا الملائمة.

٣ - اتخاذ الترتيبات من أجل الصيانة المستمرة للتعين المادي للحدود وفقاً لما جاء في تقرير السكرتير العام رقم ٢٢٥٥٨/د الفقرة الرابعة، والذي يتطلب قيام منظمات المسح بما يأتي:

أ - تفقد الأعمدة والعلامات على الحدود الكويتية العراقية على أساس سنوي.

ب - تقديم تقرير إلى السكرتير العام بعد كل عملية تفقد للحدود.

ت - رصد مدى كفاية علامات الحدود ووضع أية علامات إضافية.

ويتضح من استعراض اختصاصات لجنة الأمم المتحدة لتخطيط الحدود بين الكويت والعراق أن اللجنة تقوم بمهمة تقنية وليست سياسية كما أنها - أي اللجنة - لا تقوم باعادة توزيع الأراضي بين البلدين، وإنما تقوم بإنجاز العمل التقني الضروري للقيام للمرة الأولى بوضع تحديد دقيق لإحداثيات الحدود الواردة في المحضر المتفق عليه بين الدولتين لعام ١٩٣٢م إضافة إلى أن عمل اللجنة يتركز في تخطيط ما سبق الاتفاق عليه بين الدولتين عام ١٩٦٣م ومؤدى ذلك أن الحدود الدولية لكل من البلدين لم يجر عليها أي تعديل بواسطة اللجنة.

واستناداً إلى ما سبق من الحقائق يمكن القول بأن الحدود المرسومة والخطوات التي اتبعت في تحديدها لم تات بجديد، بل أن ما جرى كان في الواقع تنفيذاً أو تأكيداً لاتفاقيات سابقة بين البلدين.

وقد عقدت اللجنة - لجنة الأمم المتحدة لتخطيط الحدود بين الكويت والعراق - جلستها الأولى في نيويورك يومي الثالث والعشرين والرابع

والعشرين من مايو عام ١٩٩١، وقررت عقب المناقشات حول مسألة التعريف فحص الحدود في ثلاثة أجزاء هي:^(١)

١ - الجزء الأول، والمسمى بالجزء الغربي، وحدوده من تقاطع وادي العوجة مع الباطن ثم باتجاه الشمال على طول الباطن إلى نقطة تقع جنوبي خط عرض صفوان.

٢ - الجزء الثاني، والمسمى بالجزء الشمالي، وحدوده باتجاه الشرق جنوبي آبار صفوان وجبل سنام تاركة هذه المواقع للعراق، وذلك حتى التقاء خور الزبير بخور عبد الله.

٣ - الجزء الثالث، والمسمى بالجزء الشرقي (الجزء البحري) أو خور عبد الله، وحدوده من نقطة الالتقاء بين خور عبد الله وخور الزبير إضافة إلى تبعية جزر وربة وبوبيان ومسكان وفيلكا وعوهة وكبر وقاروه وأم المرادم للكويت وهي الحدود التي اعترفت بها جمهورية العراق عام ١٩٦٣م. وفقاً لهذا رسمت الحدود بين الكويت والعراق إلى حدود برية وأخرى بحرية.

ففيما يتعلق بالحدود البرية - أي الجزئين الغربي والشمالي - فقد باشرت اللجنة أعمالها بمشاركة ممثل العراق، وعقدت خلال عملية ترسيم الحدود البرية خمس دورات في الفترة من ٢٣ مايو ١٩٩١ حتى ١٦ أبريل ١٩٩٢، وقامت اللجنة خلال تلك الفترة باستكشاف المنطقة الحدودية على الطبيعة، وقد واجهت لجنة الأمم المتحدة مشكلة تمثلت في وضع علامات الحدود الأرضية في المنطقة الواقعة جنوب صفوان - الجزء الشمالي - واختلف الرأي حولها، ولكن انتهت اللجنة إلى تعيين الحدود بنقطة تقع جنوب صفوان على بعد ١٤٣٠ متراً وحصول العراق على ١٨٠ متراً من أراضي الكويت على امتداد حدودها الشمالية، أي أكثر مما طالبت به رسمياً.

(١) انظر الجلسة الأولى للجنة الأمم المتحدة لترسيم الحدود بين الكويت والعراق عام ١٩٩١م في مايو.

وبعد إكمال لجنة الأمم المتحدة ترسيم الحدود البرية أصدر مجلس الأمن في أغسطس ١٩٩٢م قراره رقم ٧٣٣ الذي رحب فيه بتقرير اللجنة المتعلق بالحدود البرية، وحثها على تخطيط الجزء الشرقي من الحدود الذي يشمل الحدود البحرية في أقرب وقت متاح لذلك.

وحتى يسدل الستار نهائياً على عملية ترسيم الحدود البرية بين الكويت والعراق فقد قام فريق من الأمم المتحدة بتشديد مجموعة من الأعمدة الخرسانية بلغ عددها مئة وستة أعمدة ممتدة على مسافة ٢٠٠ كيلو متر، هي طول الحدود البرية بين البلدين، كتب عليها في الجانب الكويتي دولة الكويت، وفي الجانب العراقي جمهورية العراق، ويبلغ العمود الواحد مئة وعشرين سنتيمتراً فوق الأرض، ويغوص في أعماقها مسافة مئة وثمانين سنتيمتراً.

أما فيما يتعلق بالحدود البحرية - الجزء الشرقي - فقد قامت اللجنة بمهامها وخلصت في تقريرها إلى الآتي:^(١)

١ - قررت اعتماد الرسم البياني رقم ١٢٣٥ للأدميرالية البريطانية لتحديد خط الوسط في خور عبد الله، وتستند المواقع المبينة في هذا الرسم إلى مرجع إسناد النظام الجيوديسي العالمي، ومرجع الإسناد هذا مطابق لمرجع إسناد الحدود الكويتية العراقية.

٢ - انتهت اللجنة إلى أن مدخل خور عبد الله من عرض البحر يقع في مكان يحدث فيه تغير مهم في اتجاه الخطوط الساحلية للدولتين، وعينت اللجنة نقطة محددة على خط الوسط عند المدخل.

٣ - قررت اللجنة أن اتصال الحدود من خط الوسط المعمم إلى نقطة التقاء الخورين هو أقصر خط بينهما، ولهذا يحدد خط الوسط المعتمد من قبل اللجنة بمجموعة من الإحداثيات المحسوبة من نقاط خط الأساس المحددة على خطوط المياه المنخفضة في طبعة عام ١٩٩١م من الرسم البياني رقم

(١) انظر قرار مجلس الأمن رقم ٧٣٣ الصادر في أغسطس ١٩٩٢م.

١٢٣٥ للأدميرالية البريطانية، وفي الطرف الشرقي لجزيرة وربة جرى رسم مخاضه آخذة من الجفاف يطلق عليها لسان وربة.

٤ - ارتأت اللجنة أن المنفذ الملاحي للدولتين إلى أنحاء إقليم كل منهما المتاخم للحدود المخططة من الأهمية بمكان لضمان توفير سمة الإنصاف ولتعزيز الاستقرار والسلم والأمن على طول الحدود، وفي هذا الصدد ترى اللجنة أن هذا المنفذ الملاحي ممكن للدولتين عن طريق خور الزبير وخور شتيانه وخور عبد الله إلى جميع مياه وأقاليم كل منهما المتاخمة لحدودهما ومنها.

٥ - جرى تعيين خط الحدود في خور الزبير بإحداثيات جغرافية تحددت بالتصوير المساحي الضوئي، ثم وضع عمود مؤشر معدل على الحد الفاصل بين العمود رقم ١٠٦ وخط ينابيع المياه المنخفضة تحتها، ووضعت علامة مقابلة عند الطرف الجنوبي للحاجز الحجري للواجهة جنوب حاجز المياه الواقع في أقصى الجنوب، ووضع أيضاً عمودان مؤشران يحددان الاتجاه بين النقطة الأخيرة الواقعة على خط ينابيع المياه المنخفضة، وملتقى الخورين ونصبت ثلاث شواهد بالقرب منها.

٦ - اعتبرت اللجنة أن التخطيط المادي لخور عبد الله غير عملي ويرسم خط الحدود في خور عبد الله بإحداثيات ثابتة موثقة وفقاً للمعايير المتبعة في الممارسة الدولية العامة.

وبعد إتمام اللجنة العامة للأمم المتحدة لتخطيط الحدود قامت في مايو ١٩٩٣م برفع تقريرها النهائي مع جميع الوثائق المتعلقة بأعمالها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة - كان بطرس غالي في هذا الوقت - والذي قام بدوره برفع التقرير النهائي للجنة إلى رئيس مجلس الأمن، وقام مجلس الأمن بالانعقاد في ٢٧ مايو ١٩٩٣م وأصدر قراره رقم ٨٣٣ الذي رحب فيه بقرارات اللجنة لتخطيط الحدود بين الكويت والعراق، وطالب كلا الدولتين باحترام حرمة الحدود الدولية التي أتمت اللجنة تخطيطها بشكل نهائي، وباحترام الحق في المرور البحري، واعتبر أن أي خرق لذلك سوف يتبعه القيام باتخاذ الإجراءات لتحقيق

هذه الغاية وفقاً لميثاق الأمم المتحدة بموجب أحكام الفصل السابع، وقراري مجلس الأمن رقمي ٦٨٧ و ٧٣٣^(١).

ثالثاً - موقف العراق من قرار مجلس الأمن بترسيم الحدود:

بعد صدور قرار مجلس الأمن رقم (٨٣٣) بترسيم الحدود بين العراق والكويت تبينت وتباينت مواقف كلا البلدين من ترسيم الحدود، فقد رحبت الكويت بقرار الترسيم واعتبرته إعادة لحقوقها المسلوبة فيما اعترضت العراق على قرار الترسيم هذا من خلال موقفها السياسي المرسل من وزير خارجية العراق^(٢)، إلى الامين العام للأمم المتحدة^(٣)، في ٦ يونيو ١٩٩٣م^(٤).

- وقد تحفظت العراق على تدخل مجلس الأمن بقراره - سالف الذكر - في ترسيم الحدود، وذلك لأن من المعروف والمستقر قانوناً وواقعاً في التعامل الدولي أن تترك مسائل الحدود لاتفاق الدول المعنية؛ لأن هذه القاعدة هي المحققة لمبدأ الاستقرار في المجتمع الدولي سواء الحدودي أم السياسي أم الاقتصادي أم غيره، ولم يأخذ مجلس الأمن - حين اتخاذ قراره هذا - في حسابه وجهة النظر العراقية الثابتة لديه في الوثيقة المسماة (محضر متفق عليه في شأن استعادة العلاقات الودية والاعتراف والأمور ذات العلاقة) والخاصة بالحدود الكويتية العراقية بتاريخ ٤ أكتوبر ١٩٦٣م^(٥).

(١) انظر الجلسة الأولى للجنة الأمم المتحدة لترسيم الحدود بين الكويت والعراق عام ١٩٩١م في مايو.

انظر قرار مجلس الأمن رقم ٧٣٣ الصادر في أغسطس ١٩٩٢م.

انظر قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ الصادر في ٢٧ مايو ١٩٩٣.

(٢) وكان وزير خارجية العراق في هذا الوقت محمد سعيد الصحاف.

(٣) إن الامين العام للأمم المتحدة في هذا الوقت كان الدكتور بطرس بطرس غالي.

(٤) حيث صدر قرار مجلس الأمن المعارض عليه - القرار رقم ٨٣٣ - في ٢٧ مايو ١٩٩٣م ليبيين وجهة نظر الحكومة العراقية من هذا القرار.

(٥) وهو التاريخ الذي اعترفت فيه العراق باستقلال وسيادة وحدود الكويت في محضر

الاتفاق الموقع بين الكويت والعراق في ٤/١٠/١٩٦٣م، ولكن لم تستكمل الإجراءات =

- كما ارتأت العراق بأن مجلس الأمن بهذا القرار - القرار رقم ٨٢٣ - قد نقض أحد بنود قراره رقم ٦٦٠ الذي كان الأساس في القرارات اللاحقة الصادرة عنه إذ إن هذا القرار دعا العراق والكويت في فقرته الثالثة إلى حل الخلافات بطريق التفافوض ومسألة الحدود - كما هو معلوم - من أهم تلك الخلافات، وقد أبلغ العراق مجلس الأمن بالقبول الرسمي للقرار رقم ٦٦٠، واستعداده لتنفيذه غير أن المجلس تجاهل هذا الموقف القانوني وناقض قراراته السابقة، واتخذ قراراً جائراً بفرضه شروطاً جديدة على العراق وفرض عليه وضعاً حدودياً وجرده من الحق في إثبات حدوده الإقليمية وفق القواعد المستقرة في القانون الدولي، وهو ما يكون المجلس معه قد حرم العراق من أعمال إرادته الحرة.
- ارتأت العراق أن قرار مجلس الأمن فيما يتعلق بالحدود يشكل سابقة خطيرة لم يشهدها المجتمع الدولي من قبل، وهي تدخل مجلس الأمن في ترسيم الحدود بين الدول، كما يرى الجانب العراقي بأن هذا القرار يعد خرقاً لسيادة العراق واستقلاله.
- أشار الجانب العراقي إلى وجود صعوبة في تحديد الحدود البحرية بسبب طبيعة عمل اللجنة والحدود الممنوحة لها، والتي لا تخولها تناول مسار الحدود بعد نقطة التقاء خور الزبير وخور عبد الله ما لم يتفق الطرفان على ذلك حيث لا تملك اللجنة منح أية صلاحيات لنفسها^(١).

= الدستورية بالتصديق على هذا الاتفاق من قبل السلطة التشريعية ورئيس الدولة في العراق، وهو ما أبقى مسألة الحدود معلقة، ولهذا طالب مجلس الأمن العراق في القرار رقم ٦٨٧ في ١٩٩١ باحترام الكويت وحرمة حدودها الدولية. انظر في ذلك مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - مجلس النشر العلمي - العدد الرابع والسبعون - السنة التاسعة عشرة - البحث الأول - ترسيم الحدود السياسية لدولة الكويت كإحدى نتائج الغزو العراقي على الكويت - د. جاسم كرم - مدرس قسم الجغرافيا - جامعة الكويت - صفحة ٢٥.

(١) انظر www.marefa.org

- تحفظ الجانب العراقي بشأن الطلب الصادر من ممثل الكويت من اللجنة - لجنة الأمم المتحدة لترسيم الحدود بين العراق والكويت - أثناء انعقاد دورتها الرابعة في نيويورك - في أكتوبر ١٩٩١م بأن يمنح الفرصة للإدلاء ببيان في شأن الحدود البحرية في الدورة القادمة، وسمح له بذلك وعند الإدلاء ببيانه في الدورة الخامسة للجنة ترسيم الحدود التي انعقدت في نيويورك أبريل ١٩٩٢ ناقش الممثل الكويتي صلاحيات اللجنة وادعى أنها تشمل تخطيط الحدود البحرية، وفي الوقت الذي كان يفترض أن يعلن فيه رئيس اللجنة انتهاء عملها في شأن هذه المسألة تبعاً لما أكدّه هو نفسه وأيده عليه الخبيران المستقلان، إذ برئيس اللجنة يكتفي بالصمت وفي الدورة السادسة لاجتماعات اللجنة في نيويورك الفترة من ٥ إلى ٢٤ يوليو ١٩٩٢م أدرجت الأمانة العامة للأمم المتحدة في مسودة جدول الأعمال التي عرضها الرئيس لبحث الحدود البحرية مرة أخرى^(١).

التعليق على الموقف العراقي من قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ بشأن ترسيم الحدود الكويتية العراقية:

- إن موقف العراق المعارض على قرار مجلس الأمن - سالف الذكر - بشأن ترسيم الحدود مع الكويت قد فقد فاعليته وأهميته لعدة أمور هي:
- أن العراق أصدر مرسوماً في ١٠ نوفمبر عام ١٩٩٤م من مجلس قيادة الثورة العراقي، وكذا إعلان عن المجلس الوطني العراقي يؤكدان اعتراف العراق النهائي وغير المشروط بسيادة الكويت وسلامتها الإقليمية - بالموافقة على قرار مجلس الأمن رقم ٦٨٧ لعام ١٩٩١، وكذا الموافقة على تشكيل لجنة ترسيم الحدود والالتزام بقراراتها - واستقلالها السياسي واحترام حرمة الحدود بين البلدين^(٢)، وقد عد المرسوم والإعلان

(١) انظر www.marefa.org

(٢) انظر وثيقة رسالة من المندوب العراقي لدى الأمم المتحدة مؤرخة في ١٣ نوفمبر ١٩٩٤ يحيل بها البيان الصادر عن المجلس الوطني العراقي وقرار مجلس قيادة =

على نطاق واسع مؤشرين إلى حدوث تحول في الأحداث لاسيما أنهما صدرا عقب عمليات نشر العراق في أكتوبر ١٩٩٤ قواته في اتجاه الحدود الكويتية.

— إن العراق هو الذي دفع منظمة الأمم المتحدة إلى ترسيم الحدود بينه وبين الكويت، فكيف يقوم بالادعاء اعتراضا على اللجنة، وكأن الكويت هي من أرادت اللجوء إليها.

— إن الرفض العراقي للاعتراف بالمحضر المتفق عليه بين الكويت والعراق في أكتوبر ١٩٦٣م تعليلا بعدم تصديق السلطة التشريعية في العراق عليه لا جدوى منه؛ لأن عدم اتباع شروط التصديق إنما يقع على مسؤولية الدولة المخلة بتلك الشروط، وليس على الدولة التي تعاملت معها -لأنه لا يجوز أن يستفيد المخطئ من خطئه- فضلا عن نية الطرفين تنفيذ الاتفاق والمعدل عليه بأن العراق اعترفت باستقلال دولة الكويت وسيادتها، وتبادل التمثيل الدبلوماسي معها، وإبرام العديد من الاتفاقيات الاقتصادية والتجارية والثقافية،^(١) عطفاً على أن المحضر المتفق عليه بين البلدين حرصت الكويت على تسجيله في الأمم المتحدة في ١٠ يناير ١٩٦٣م ولم تقم الحكومة العراقية بالاعتراض على ذلك.

— اتهم الجانب العراقي اللجنة بالتحيز للكويت، وهذا مغلو؛ لأن العراق لم يستجب لطلب اللجنة بتزويدها بما لديها من وثائق أو معلومات.

— تناقض الجانب العراقي مع نفسه حين رأى أن الفقرة الثالثة من قرار مجلس الأمن المرقم ٦٨٧ لا تتعرض للحدود البحرية بينه وبين الكويت؛ إذ إن لفظ الحدود الوارد فيما يتضمن بطبيعة الحال الحدود البرية

= الثورة يؤكدان اعتراف العراق بسيادة الكويت وسلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي وحدودها الدولية المقررة في أحكام قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣م.

(١) انظر www.moqatel.com

والبحرية فضلاً عن إشارة الفقرة صراحة إلى تخصيص الجزر، وهو ما يوضح تعرضها للشق البحري من الحدود بين البلدين.

- إن اللجنة وصلت إلى الحد الذي حرمت فيه الكويت من خور الزبير، ورأت انتفاع العراق الكامل به، وعلى الرغم من التحفظ الكويتي على ذلك إلا أن الكويت وافقت في النهاية على تقرير اللجنة، وبذلك أصبح العراق يمتلك سواحل على الخليج تصل أطوالها إلى ما يقرب من مئة كيلومتر ابتداءً من سواحل الفاو الجنوبية المطلة على خور عبد الله، وانتهاءً بخور الزبير وميناء أم قصر^(١).

المطلب الثاني

ميناء مبارك بين الاعتراض العراقي والإصرار الكويتي

قبل التعرض لموقف كل من دولة الكويت والعراق في بناء ميناء مبارك نقوم بتعريف أو تحديد ماهية هذا الميناء، ثم مراحل بنائه - التي كان من المفترض أن تتم - ثم ننتقل لاعتراض العراق على بنائه وإصرار الكويت على هذا البناء وذلك على النحو الآتي:

أولاً - التعريف بميناء مبارك:

هو ميناء قيد الإنشاء يقع في شرق جزيرة بوبيان الواقعة شمال الكويت ويمر إنشاؤه بأربع مراحل - وفق التخطيط الموضوع من الخبراء المختصين ببنائه - تنجز المرحلة الأولى في ٢٠١٥م ببناء أربعة أرصفة مع وجود مخطط مستقبلي تكتمل به المرحلة الرابعة، ويكون ببناء ستين رصيفاً.

ويقع ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان بأقصى شمال غربي الخليج وتبلغ كلفة إنشائه نحو (١,١) مليار دولار أمريكي، ويرتبط الميناء مع البر الرئيسي في الصبية ومدينة الحرير بثلاثة جسور وطرق سريعة، ومن المقرر

(١) انظر www.moqatel.com

ارتباطه مع (سكة القطار الخليجي) الخادمة للميناء، وهناك أفكار وخطط لمد السكة الحديدية إلى العراق وإيران وتركيا^(١).

ولقد رأَت الكويت - ممثلة في حكومتها^(٢) - ضرورة تنفيذ مشروع ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان ليكون ميناء رئيسياً في مياهاها الداخلية الشمالية؛ لأسباب اقتصادية من الدرجة الأولى تتمثل في جذب الصادرات ما بين قارتي آسيا وأوروبا، ونقلها عبر سكة حديد تنطلق من الكويت، وهو مشروع حيوي وذو مردود اقتصادي متميز يجعل الكويت محل أنظار العالم.

وعلى الرغم من هذه الفائدة العظيمة التي كانت ستعود على الكويت، وبالطبع كل الدول المجاورة إلا أن العراق رفض واعترض على إقامة هذا الميناء، وهو ما جعلنا نعرض لمراحل بناء الميناء ثم لاعتراضات العراق وإصرار الكويت بعد ذلك:

ثانياً - مراحل بناء ميناء مبارك:

لقد وضعت خطة لبناء ميناء مبارك منقسمة لأربع مراحل على النحو الآتي^(٣):

المرحلة الأولى: هي مرحلة البداية، والتي يتم فيها تشغيل الميناء بأربعة أرصفة مخصصة للحاويات يمكنها استقبال ما يعادل مليوناً و ٨٠٠ ألف حاوية سنوياً، وسيتم الانتهاء من هذه المرحلة في عام ٢٠١٥م على ثلاثة أجزاء على النحو التالي:

١ - الجزء الأول: والذي بدأت الأعمال فيه من شهر أغسطس عام ٢٠٠٧م، وشملت تصميم وإنشاء طريق سريع مزدوج باتجاهين بطول ٣١ كيلو متر ورصيف للسكك الحديدية يمر عبر الجزيرة وأرض الكويت.

٢ - الجزء الثاني: وهو يشمل القيام بتصميم ١٦ مرسى إضافة إلى تصميم

(١) جريدة عالم اليوم.

(٢) موقع وكالة الأنباء الكويتية (كونا).

(٣) موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة (ميناء مبارك).

أعمال تعميق القناة الملاحية بعمق ١٤,٥ م وأحواض المياه بعمق ١٦ م كذلك إنشاء ٤ مراسٍ بطول ١٦٠٠ م وعمق ١٦ م.

٣ - الجزء الثالث: وتشمل أعمال تعميق المسار الملاحى في البحر وحوض الميناء لتمكين السفن ذات الاحجام الكبيرة من الوصول والرسو بأمان على أرصفة الميناء، إضافة إلى تصميم وإنشاء المباني والخدمات الرئيسية الضرورية لبدء أعمال التشغيل في الميناء.

المرحلة الثانية: وفيها يتم إنشاء ١٢ مرسى إضافياً لتبلغ سعة الميناء الإجمالية ١٦ مرسى.

المرحلة الثالثة: وفيها يتم إنشاء ثماني مراسٍ ليكون سعة الميناء ٢٤ مرسى.

المرحلة الرابعة والأخيرة: والمتضمنة إنشاء ٣٦ مرسى ليصبح عدد المراسي ٦٠ مرسى.

ولكن للأسف نظراً للاعتراض العراقي لم يكتمل بناء هذا الميناء التزاماً بالحياد الأكاديمي.

ثالثاً - الاعتراضات العراقية على إنشاء ميناء مبارك والرد الكويتي:

١ - الاعتراضات العراقية على إنشاء ميناء مبارك:

عند وضع الحكومة الكويتية حجر الأساس لميناء مبارك في أبريل ٢٠١٠م واجهت موقفاً عراقياً رافضاً من الحكومة العراقية عبر الكثير من الوسائل الرسمية والإعلامية رغم أن هذا الميناء يقع ضمن الأراضي الواقعة تحت الحدود الخاصة بدولة الكويت وفقاً لقرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣.

وقد تصاعدت حدة الأزمة مع وجود هجوم إعلامي وتصعيد نيابي من الجانبين حتى بلغ الأمر أن أطلقت ما تسمى بكتائب حزب الله العراق تهديدات بوقف المشروع بالقوة ما لم يوقفه الجانب الكويتي طواعيةً، كما حذرت بعض الأطراف الصحفية العراقية من مواجهة أخرى - أي غزو آخر - في حال

استمرت الكويت في بناء ميناء مبارك بدعوى أنه يمثل انتهاكاً للقانون الدولي وتعدياً على المياه الإقليمية العراقية^(١).

وقد استند الجانب العراقي لرفضه لبناء ميناء مبارك إلى عدة حجج تتمثل في الآتي:^(٢)

– الأضرار الاقتصادية والسياسية:

أ – أن موقع ميناء مبارك سيعرقل المرور البحري للسفن العابرة بالممر المائي الذي يعتبر المنفذ الرئيسي للوصول إلى ميناء أم قصر العراقي الحالي.

ب – أن وجود ميناء ضخم في جزيرة بوبيان سوف يعرقل إنشاء مشروع ميناء الفاو الذي أعلنت الحكومة العراقية عن بنائه عام ٢٠٠٩م بهدف تطوير مركز العراق التجاري والملاحي، وهذا الوضع سوف يؤدي إلى تنامي التنافس بين مينائي مبارك والفاو، وهو ما لا ترغب فيه الحكومة العراقية التي تشعر بقوة الكويت في هذا الشأن.

ت – ارتأت الحكومة العراقية أن هذا المعبر المائي – خور عبد الله – القريب من ميناء مبارك والفاصل بين جزيرة بوبيان الكويتية ورأس الفاو العراقية سيسبب ازدحاماً كبيراً للسفن العراقية وغيرها؛ نظراً لضيق الممر المائي الصالح لعبور السفن في هذا الممر البحري.

٢ – الأضرار البيئية (الجانب البيئي):

صرح الجانب العراقي بوجود أضرار بيئية عديدة من جراء بناء هذا الميناء – ميناء مبارك الكبير – وتتمثل هذه الأضرار في الآتي:

أ – يرى الجانب العراقي – الحكومة العراقية – أن بناء ميناء مبارك وما يصاحبه من أعمال حفر وردم سيلحق الضرر الشديد لظاهرتي المد والجزر في مياه

(١) قناتا الجزيرة والعربية في أبريل ٢٠١٠.

www.manaar.com

(٢)

البحر - في خور الزبير - الذي تستخدمه العراق لنقل البضائع بداخلها عبر نهري دجلة والفرات.

ب - أن إبحار السفن الكبيرة في قناة ضيقة لها تأثيرات بيئية خطيرة عطا على ما يمكن أن يحدث من تصادمات تؤدي إلى كوارث.

ت - أن الصخور التي تنتقل يومياً من دولة الإمارات العربية المتحدة كمصدات للأمواج من خلال (١٥٠) شاحنة ستسبب أضراراً بالغة في البيئة، وتضر بكل ما يحيط بها.

- موقف اتفاقية قانون البحار من الأضرار البيئية:

ولا نغفل أن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ جعلت التزاماً على جميع الدول حماية البيئة البحرية وعدم الإضرار بها، وذلك بتنظيمها في المواد من (١٩٢:٢٣٧).

وعلى الرغم من أن الأضرار التي يدعيها الجانب العراقي تدخل ضمن الأضرار البيئية المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار إلا أنه يجب أن نقف أمام الادعاءات العراقية، ونمحس الأمر من جانبين هما:

الجانب الأول: هل الأضرار التي يدعيها الجانب العراقي صحيحة؟

لم يقم الجانب العراقي بإثبات صحة إدعاءاته، ولم يحاول ذلك، ولكنه اكتفى بالقول حتى يمنع الكويت من الاستمرار في بناء الميناء.

الجانب الثاني: التدابير اللازمة في حال التلوث البيئي:

لقد نصت اتفاقية قانون البحار في مادتها ١٩٤ على أحقية الدول أن تتخذ تدابير تتوافق مع الشق الخاص بالتلوث البيئي البحري.

لذا فعلى دولة الكويت حفاظاً على دولة العراق وحتى لا يحل الصدام بينهما أن تقوم باتخاذ التدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية عند بنائها الميناء - ميناء مبارك - وبصفة خاصة الجوانب التي تحدث فيها الجانب العراقي، ووفقاً للبند الرابع من المادة ١٩٤ يجوز للكويت اتخاذ تدابير لمنع أو الحد من تلوث البيئة البحرية، وعلى جميع الدول - ومن بينها العراق - الامتناع عن التدخل

غير المبرر حتى يتم الحفاظ على البيئة البحرية؛ لأن ذلك به ميزتان: الأولى خاصة بالدول المجاورة حيث تحمي من أي ضرر ناتج عن هذا التلوث من خلال القيام بتدابير لمنعه أو الحد منه، والثانية خاصة بالمجتمع الدولي حيث ينعم بوجه عام بنظافة بيئية تسهل عملية الملاحة، وخاصة - فيما يتعلق بميناء مبارك - أن الميناء المزمع بناؤه سوف يكون أحد أهم الموانئ العالمية لموقعه المتميز.

الرد الكويتي على الاعتراضات العراقية حول ميناء مبارك:

ترى دولة الكويت - وجميع خبرائها - أن الميناء يقام على أرض كويتية ومن ثم فإن قرار إنشائه أمر يخص الكويت وحدها، فهو قرار سيادي، وليس من حق دولة العراق التدخل فيه، وخاصة أنه بعيد عن خط الالتقاء البحري مع العراق، ولن يؤثر على الملاحة العراقية.

ونظرة الكويت إلى مشروع ميناء مبارك - لا سيما أنها دشنت المشروع وتعاهدت مع شركة هيونداي الكورية لبنائه - أنه الخطوة الأولى على طريق جعلها مركزاً مالياً وتجارياً على المستوى الإقليمي والعالمي.

واستند الجانب الكويتي في تمسكه بتنفيذ مشروع ميناء مبارك إلى الحجج الآتية:^(١)

أ - أن موقع ميناء مبارك يقع داخل حدود الكويت الدولية ومياها الداخلية والإقليمية المعترف بها دولياً وفق قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ والخاص بترسيم الحدود بين الكويت والعراق، فهو أمر سيادي ليس من حق أحد التدخل فيه.

ب - أن مشروع ميناء مبارك تم تخطيطه وفق أسس علمية روعي فيها من الجانب الكويتي الأبعاد البيئية وطبيعة الممر المائي - خور عبد الله - من أجل منع إعاقة مرور السفن إلى ميناء الفاو المزمع بناؤه أو ميناء أم قصر العراقي.

ت - أن الحكومة الكويتية ترفض المساعي العراقية الخاصة بإشراك العراق مناصفة بهذا الميناء كمخرج لحل الأزمة وفق مبررات قانونية وسياسية تتمثل في محاولات الحكومة العراقية التدخل بالشؤون الداخلية لدولة الكويت والانتقاص من سيادتها الوطنية.

وبهذا العرض يتبين عدم قدرة الحجج العراقية على الصمود في وجه الحجج المنطقية الصادرة من الجانب الكويتي، فالهدف العراقي هو التعنت، أما الهدف الكويتي فهو الحفاظ على الحقوق والرفعي بالدولة من خلال إعادة بنائها وتنميتها.

المطلب الثالث

أسباب الخلاف بين البلدين حول ميناء مبارك والأوجه المختلفة للنزاع بينهما وسبل حل منازعتهم

قبل التعرض للسبب الرئيسي للخلاف بين دولتي الكويت والعراق والأوجه المختلفة لهذا الخلاف وسبل حل المنازعات بين البلدين في حال صعوبة إمكانية حلها بالطرق الودية (الدبلوماسية)، سنقوم بعرض بؤادر الأزمة الكويتية العراقية قبل ميناء مبارك في الفترة الخاصة بترسيم الحدود.

أولاً - بؤادر الأزمة العراقية الكويتية.

بعد انتهاء الحرب العراقية الإيرانية بدأت بؤادر أزمة ترسيم الحدود تظهر بين العراق والكويت نتيجة لأسباب عديدة لعل أبرزها: ^(١)

١ - قيام العراق بإبرام معاهدات لتسوية مشاكل بينهما وبين الأردن والسعودية

في الوقت الذي أجل اتخاذ إجراءات مماثلة مع الكويت إلى وقت آخر، وذلك كأحد أسلحة الضغط على الكويت.

٢ - مطالبة الرئيس العراقي صدام حسين لدولة الكويت بالتنازل عن ديونها للعراق واعتبارها منحةً ومساعدات قدمتها الكويت للعراق ليدافع عن استقلالها أمام الضغط الإيراني، وكانت هذه محاولة من صدام لتعويض الدمار الاقتصادي الذي حدث بالعراق بعد غزو الكويت وحرب إيران.

٣ - قام النظام العراقي - في ذلك الوقت بقيادة صدام حسين - في عام ١٩٩٠م بالادعاء باستيلاء الكويت على أراضي وحقول بترول عراقية مما كان ذريعة لغزو الكويت في ذات العام، هذه الخطوة أدت إلى فرض المجتمع الدولي عقوبات صارمة على العراق مما أدى إلى وقف إطلاق النار في ١٩٩١ (شباط) وانسحاب الجيش العراقي من الكويت، وترسيم الحدود بين البلدين بقرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣، والذي أدى إلى استقطاع أراضٍ عراقية من ناحيتي صفوان وأم قصر، فضلاً عن تقليص مساحة المياه الإقليمية للعراق مما زاد حدة الأزمة، وجاء موضوع ميناء مبارك ليكون سبباً في زيادة تفجر الأزمة بين البلدين.

ثانياً - أسباب الخلاف حول ميناء مبارك:

بشروع الكويت في بناء ميناء مبارك في مراحلته الأولى بدأت الأزمة بينها وبين العراق، وكان سبب الخلاف فيها من وجهة النظر العراقية أن هذا الميناء سيؤدي إلى خنق المنفذ البحري الوحيد للعراق لأنه سيتسبب في جعل الساحل الكويتي ممتداً أعلى مسافة (٥٠٠ كيلو متر) بينما يكون الساحل العراقي محصوراً في مساحة ٥٠ كيلو متر، وهذا ما أكدته مدير عام العلاقات في دائرة الموانئ العراقية في مدينة البصرة السيد أنمار الصافي - وأيدته في ذلك الحكومة العراقية - حيث قال الصافي أن ميناء مبارك الكبير سيكون بمثابة عامل خنق وعرقلة لمينائي أم قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير العراقي بالإضافة إلى أنه سيعرقل القنوات الملاحية وحركة البواخر الداخلة والخارجة وكذلك الخدمات البحرية من خلال حفر القناة، ومن خلال انتشار الغوارق حيث

إن هذا هو المنفذ الوحيد للعراق، ومن ثم فإن إقامة هذا الميناء يعني من الناحية العملية نهاية ٣ موانئ عراقية^(١).

ولقد تباينت مواقف الحكومة العراقية من مسعى حكومة الكويت في بناء ميناء مبارك وفق سياسة الرفض الكامل لتنفيذ مشروع الميناء واستخدام سياسات إعلامية عدائية تجاه دولة الكويت، وسياسات أخف تمثلت في اعتراضات جزئية ركزت على ضرورة تغيير موقع الميناء للخروج من ذلك الخلاف.

ولكن تمسكت دولة الكويت بحقها في بناء الميناء والاستمرار فيه على الرغم من ذلك، فقد بذلت الكويت جهوداً كبيرة لتغيير موقف الحكومة العراقية تجاه معارضتها مشروع ميناء مبارك حيث سعت حكومة الكويت إلى تبني سياسات تهدئة تجاه ردود فعل الجانب العراقي عبر خطوات من شأنها إزالة المخاوف العراقية المتزايدة والمبالغ فيها تجاه بناء ميناء مبارك.

ونظراً لتعارض وجهة النظر العراقية مع الكويتية بشكل عميق وصعوبة التوصل إلى حلول من أجل تهدئة الأوضاع فإننا سنبين الأوجه المختلفة للنزاع الكويتي العراقي حول ميناء مبارك سواء أكانت هذه الأوجه قانونية أم سياسية أم بيئية أم واقعية.

ثالثاً - الأوجه المختلفة للنزاع العراقي الكويتي حول ميناء مبارك:

١ - من الناحية القانونية:

لقد أشاد العديد من الساسة الكويتيين والعراقيين بلجوء البلدين إلى الطرق الدبلوماسية لتهدئة الأوضاع بينهما وإنهاء أزمة ميناء مبارك الكبير، والابتعاد عن التصريحات المتشنجة التي تعقد الأزمة، ولا تخدم مصالح البلدين، وقالوا - أي الساسة من البلدين - إن الكويت لديها كامل الحق من الناحية القانونية لبناء

(١) انظر موقع جريدة الشرق الأوسط.

ميناء مبارك خصوصاً أنه على أرض كويتية، ولا يحق لأي دولة التدخل في الشؤون الداخلية لدولة أخرى.

وبينوا أن التصعيد الإعلامي والبرلماني سيضعف فرص الوصول إلى حلول بشأن هذا الخلاف مؤكدين أن هذا الميناء يخضع للسيادة الكويتية، وتم التاكيد من ذلك من الناحيتين الفنية والإستراتيجية، وتوصل الباحثون إلى أنه لن يعيق حركة الملاحة العراقية بل إن تنفيذه سيفيد البلدين وليس الكويت وحدها وقد تمت الإشادة بأسلوب التواصل الهادئ والحكيم من الخارجية الكويتية مع الجانب العراقي بدعوة للجلوس على طاولة المفاوضات لحل الأزمة^(١).

وقد أشار أحد أساتذة القانون الدولي بجامعة الكويت - الدكتور علي النامي - كأحد المتخصصين في النواحي القانونية التي من بينها مشكلة ميناء مبارك أن الكويت لديها كامل الحق من الناحية القانونية لبناء ميناء مبارك الكبير خصوصاً أنه على أرض كويتية، ولا يحق لأي دولة التدخل في الشؤون الداخلية للكويت، وأشار إلى أنه إذا كان لدى الجانب العراقي مخاوف من بناء الميناء يمكن له طرحها عند زيارته الدبلوماسية للكويت للوصول لأرضية مشتركة بين البلدين والقضاء على جميع النزاعات التي يمكن نشوبها بسبب الميناء ولفت النظر - دكتور علي النامي - إلى أن الكويت والعراق تربطهما علاقات تاريخية منذ عهود طويلة ولا مجال بأي حال من الأحوال لتأجيج الخلافات بين البلدين.

ونحن نرى أن المشكلة قانونياً ينظر إليها على أنها سيادة لدولة الكويت على أراضيها؛ نظراً لأن الموقع المتخذ لبناء ميناء مبارك الكبير هو جزء من إقليم الكويت وفقاً لترسيم الحدود بقرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣.

ولكن مع قولنا بذلك فإننا يجب ألا نصطدم بقاعدة قانونية مهمة وهي عدم التعسف في استعمال الحق، فإن كنا نملك بناء أي شيء على أراضيها فإن هذا مشروط بعدم الإضرار بغيرنا من البلاد، وقولنا ذلك ليس معناه أن الكويت

تتعسف في استعمال حقها، ولكننا نبين الوجهة القانونية للموضوع من نواح متعددة.

فعلى أي أساس تعترض الجمهورية العراقية على إنشاء ميناء مبارك، وقد أخذت دولة الكويت الموافقات العراقية على بناء هذا الميناء رغم أنه داخل إقليمها وفي حدود سيادتها، فقد قامت دولة الكويت بما من شأنه حفظ العلاقات مع العراق، ولكن أثبت العراق رد التعامل بمثله، فبعد أن وافقت على بناء الميناء جاءت وإعترضت بحدة أنه يوقف الملاحة البحرية لثلاثة موانئ عراقية، وهذا غير صحيح ليس قولاً إنما الموقع الإقليمي يسمح بمرور السفن العراقية، ليس ذلك فقط ولكن تلتزم الكويت بحق المرور البري للسفن العراقية، وتم التصريح بذلك إضافة إلى أن مرور البضائع إلى تركيا وأوروبا يكون من خلال الموانئ العراقية، وهو ما يعود بالفائدة الاقتصادية على الجانب العراقي لتحصيل رسوم على هذه السفن، فماذا تريد دولة العراق؟ هل ترغب في عدم بناء الميناء لعدم التقدم الاقتصادي لدولة الكويت.. وفقط؟ أم ترغب في نشوب خلاف بينها وبين الكويت؟

هل يعقل أن تقوم أي دولة على مستوى الأرض بأخذ رأي دولة أخرى عند القيام بالبناء على أرضها؟ فهل يأخذ المالك إذن الغير عند البناء على ملك نفسه؟ فإن حسبناها عقلاً لا يستقيم، وإن قدرناها قانوناً لا يقبل، ومع ذلك قامت دولة الكويت بأخذ الرأي العراقي حول الميناء قبل بنائه، وبعد الموافقة تم الاعتراض عند بدء بناء الميناء فمن أين التعتن؟ تركنا الأمر للباحثين والقراء لكي يعربوا عن رأيهم بحيادية وأمانة دون التحيز لطرف على حساب آخر.

٢ - من الناحية الواقعية.

تعد الأزمة الكويتية العراقية حول ميناء مبارك من أكثر القضايا المطروحة على الساحة الكويتية الآن، وقد تزايد التركيز عليها بعد التصريحات العراقية المطالبة بوقف بناء الميناء لحين تأكد الجانب العراقي من خلو المشروع من ثمة أي أضرار تصيب العراق ملاحياً.

فمن الجانب العراقي تم الاعتراض رسمياً على إنشاء ميناء مبارك عبر وسائل الإعلام من شخصيات نيابية بارزة واتسع ليشمل كتاباً وسياسيين وأكاديميين عراقيين حتى وصل الأمر لاعتراض الشارع العراقي، ويأتي الاعتراض العراقي على مشروع ميناء مبارك على درجتين هما: (١)

الأولى: اعتراض عراقي كامل على المشروع والمطالبة بوقف تنفيذه أملاً في إعادة ترسيم الحدود إلى طاولة المفاوضات على الرغم من صدور قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ بشأن ترسيم الحدود بين البلدين.

الثانية: اعتراض عراقي جزئي على المشروع والمطالبة بتغيير موقعه والتوقف عن التنفيذ لحين دراسة العراق لجميع جوانب المشروع مع الجانب الكويتي، والتأكد من عدم إلحاق الضرر بالعراق من بناء هذا الميناء، وهو مبادرة كويتية لتطمين الجانب العراقي وتخفيف حدة التوتر.

ومن الجانب الكويتي على الرغم من أن مشروع بناء الميناء خاضع للسيادة الكاملة لدولة الكويت فإنها رغبة منها في الحفاظ على العلاقات مع العراق بادرت الحكومة الكويتية بإعلانها إعادة النظر في المرحلة الرابعة من المشروع بتخفيض عدد المراسي المزمع إنشاؤها بهدف طمأنة الجانب العراقي من إمكانية حدوث اختناقات في الممر المائي تجاه ميناء الفاو العراقي.

ولذلك تقدم الجانب الكويتي بمقترح يخدم مصلحة البلدين ألا وهو أن يتم حفر قناة في الخط الوسط للممر المائي الفاصل بين الحدود البحرية بين البلدين - خور عبد الله - باتساع ٤٠٠م يكون لكل جانب ممر مائي باتساع ٢٠٠م، وهذا سوف يخدم ميناء مبارك وميناء الفاو العراقي المزمع بناؤه مستقبلاً (٢).

(١) www.siyassa.org.eg - صحيفة الأهرام، عادل عبد الصادق - الباحث السياسي والإستراتيجي.

www.ncciraq.org

(٢)

أما من الجانب الدولي فقد بادر أمين عام الأمم المتحدة - بان كي مون - إلى الدعوة لحل الأزمة دبلوماسياً بين الطرفين كما أكد ممثل الأمين العام للأمم المتحدة في بغداد أن قضية ميناء مبارك الكبير تتعلق بالعلاقات بين العراق والكويت، ومن الطبيعي معالجتها ضمن اللجان الثنائية المشكلة من البلدين.

أما على المستوى الخليجي والعربي لم تصدر أي بيانات أو تصريحات حول هذا الشأن، وقد يكون السبب في ذلك أن هذا الخلاف بين البلدين حول ميناء مبارك شأن خاص بهما، ومن ثمّ دخول أطراف خارجية - وإن كانت عربية أو خليجية - لن تفيد الجانبين بشيء.

٣ - من الناحية السياسية:

يعد وجود ميناء مبارك في هذا الموقع سبيلاً لهجوم الساسة العراقيين على دولة الكويت بالقول بأن الكويت تسعى للإضرار بمصالح العراق لنحو ٥٠ سنة قادمة، وعندما شرعت الكويت في بناء ميناء مبارك الكبير ولدت أزمة على إثره اقتصادية وسياسية بين الدولتين العراق والكويت، وصدرت تصريحات تتعدى التحذير لتتذر بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين.

وقد تبين أن ميناء مبارك بقدر ما هو ميناء فقط فإنه يشكل ضغطاً سياسياً واقتصادياً على العراق بسبب ضحالة المياه الإقليمية العراقية نتيجة لقرار مجلس الأمن رقم ٨٢٣ حيث يشكل الميناء في حال استمرار بنائه أحد أبواب التنافر بين البلدين، فضلاً عن أن العراق يرغب في بناء ميناء الفاو، والذي أعلن عن بنائه قبل وضع حجر الأساس لميناء مبارك، والذي تحتوي تصاميمه على:^(١)

١ - رصيف للحاويات بطول ٣٩٠٠٠م، ورصيف آخر بطول ٢٠٠٠م فضلاً عن

ساحة للحاويات تبلغ مساحتها أكثر من مليون متر، وساحة أخرى متعددة الأغراض بمساحة ٦٠٠ ألف متر مربع.

٢ - تبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء ٩٩ مليون طن سنوياً.

٣ - تبلغ التكلفة الإجمالية لإنشائه أربعة مليارات و ٤٠٠ مليون يورو.

٤ - خطط له ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي.

٥ - سيتم مباشرة العمل فيه مطلع العام ٢٠١٢م وقد بدأ العمل فيه بالفعل وسيستغرق عامين.

٦ - سيتم ربط ميناء الفاو برياً عبر طريق وسكك الحديد بكل من تركيا وأوروبا والذي يعرف بالقناة اليابسة بديلاً عن قناة السويس، وتتميز عنها من ناحيتي السرعة والكلفة.

وبذلك فإن ميناء مبارك إذا استمر بناؤه سيعوق أداء هذه القناة اليابسة وهذا رأي موجه لا صحة فيه، وقد تم الرد عليه في السابق فلا حاجة للإعادة.

وقد قام الجانب الكويتي بدعوة وفد فني رسمي يمثل الحكومة العراقية للاطلاع على ميناء مبارك الكبير ميدانياً من أجل تفهم الموقف الكويتي، وبيان حقيقة الدوافع العدائية التي يتبناها بعض أعضاء البرلمان العراقي على وجه الخصوص وهم في قناعة الحكومة الكويتية مجرد خصوم سياسيين لا غير.

وقد تسربت العديد من التصريحات من بعض أعضاء اللجنة - قرأت بالصحف وعبر الإنترنت - وجدت فيها أن ميناء مبارك لا يشكل خطراً على ميناء الفاو العراقي في مياه الخليج، ومع ذلك يسعى الجانب العراقي إلى الحيلولة دون تنفيذ مشروع ميناء مبارك.

ونظراً لالتباس الموقف حول وضع ميناء مبارك بين الكويت والعراق يصعب تصور أي حل لهذه القضية والعلاقة بين البلدين، ولكن يمكن حصر التصورات حول هذا الموضوع في الآتي:

١ - استمرار بناء ميناء مبارك الكبير في موقعه:

يفترض في هذا التصور نجاح الكويت في إزالة المخاوف العراقية من خلال زيارة الوفد العراقي وشرح الأوضاع والأبعاد الفنية للمشروع وقدرتها على إقناع العراق بخلو المشروع من أية أضرار على الملاحاة العراقية، ومن ثم إغلاق ملف الأزمة، ومن ثم تكمل الكويت باقي مراحل بناء ميناء مبارك.

وفي حال تحقق هذا التصور سيتم فتح المجال للتوصل لحلول توافقية مستقبلاً بين البلدين حول العديد من الموضوعات العالقة بينهما وتحسين العلاقات الاقتصادية والسياسية.

ويعتمد تحقق هذا التصور على تمسك الكويت بموقفها مع وجود بعض التدخلات الدولية من الدول الممثلة للقوة العظمى في العالم للتأثير في العراق وبيان مدى أهمية هذا الميناء للعالم بأكمله.

٢ - تصور إلغاء أو تأجيل ميناء مبارك:

يقوم هذا التصور على قبول الكويت بإلغاء بناء الميناء تجنباً لتصعيد سياسي قد يقود لمواجهة عسكرية مع العراق، غير أن احتمالات تحقيقه ضعيفة وإن كانت واردة، نظراً لكون الكويت لن تفرط في المكاسب الاقتصادية والسياسية التي تأمل تحقيقها من وراء بناء هذا الميناء، فضلاً عن أن هذا التصور مرفوض سياسياً وشعبياً؛ لاعتبار مسألة بناء الميناء أمراً سيادياً كويتياً في المقام الأول.

كما أن الكويت على أهبة الاستعداد في حال نشوء أي نزاع أو تصادم عسكري مع العراق فضلاً عن أن وجود مجلس الأمن - خاصة بتأييده لقراره رقم ٨٧٣ الخاص بترسيم الحدود - والأمم المتحدة لخير دليل على حماية الأوضاع من التدهور والوصول إلى حرب عسكرية.

وهناك تصور آخر وهو تأجيل بناء الميناء - وهو الأكثر تحقّقاً - وذلك في حال لجأ الجانب العراقي إلى انتهاج سياسة المماطلة والتلكؤ في إرسال الوفود ودراسة المشروع أو يأتي إذا ما قامت دولة العراق بتحويل ملف الأزمة إلى الأمم المتحدة أو الاحتكام إلى القضاء الدولي للفصل في النزاع.

ومن المرجح أن تتعامل الكويت مع المماثلة العراقية بقدر كبير من المرونة وضبط النفس مستندة إلى وجود قرارات دولية تؤكد أحقيتها في الاستمرار في بناء الميناء، على أن تسعى جاهدة لتقصير ميعاد هذه المماثلة، وهي تكون بذلك محافظة على علاقة الأخوة والعروبة، فدائماً ما تعمل الكويت على جمع شمل الأمة العربية ولا ترضى أن تمزقها.

ولعل صمت الكويت على اعتراض العراق على بناء ميناء مبارك الكبير ليس ضعفاً، وإنما سمو صوت العقل وإعلاؤه، وهذا ما ننعم به في الكويت من قيادة رشيدة توجه البلاد إلى الأمن والاستقرار والبعد عن الزلازل السياسية التي من شأنها أن تؤثر على أوضاع الشعب عطفاً على الحفاظ على روح الإخوة.

٣ - تصور بناء ميناء مبارك مع تغيير موقعه:

وهنا قد يوافق العراق على بناء الميناء - ميناء مبارك الكبير الكويتي - لكنه سيطالب بتغيير موقعه الحالي بدعوى الحفاظ على عدم الإضرار بالملاحة البحرية العراقية والتأثير الاقتصادي والبيئي الذي قد يهز أرجاء جمهورية العراق.

وقد تلجأ الحكومة العراقية إلى هذا التصور كنوع من المساومة السياسية مع الكويت لدفعها لمساعدتها في بناء ميناء الفاو الذي يحتاج لكلفة مالية كبيرة تبلغ أكثر من أربعة مليارات يورو.

إضافة إلى ذلك توجد عدة مؤشرات تدل على احتمال حدوث انفراج في الأزمة وهذه المؤشرات هي: (١)

١ - تصريحات المسؤولين الرسميين على الجانبين مؤخراً، والمشييرة إلى خفض حدة التوتر والتصعيد الذي بدأ منذ إعلان الكويت عن بناء ميناء مبارك في مايو ٢٠١١، وهي التصريحات التي أكدت على أن الحوار الدبلوماسي

سيكون القناة الرئيسية للتوصل لتفاهم بشأن الميناء، وأن كلا الجانبين حريص على تحقيق مصالحه المشروعة دون إلحاق أي ضرر بالجانب الآخر.

٢ - استبعاد التصور الخاص باللجوء إلى المنظمات الدولية والخيار العسكري كوسائل لحل الأزمة الراهنة بين البلدين، والتأكيد على أن ميناء مبارك يقوم على أسس تعزيز المشاركة والتكامل الاقتصادي، وليس التنافس بين العراق والكويت.

٣ - إعلان الكويت بقبول استقبال أي وفد عراقي يرغب في الجلوس على طاولة المفاوضات لبحث الجوانب الفنية التفصيلية للميناء؛ لإزالة أي لبس قد يكون قائماً في هذا الصدد مع ملاحظة أن الطرفين قد قاموا ببدء الاجتماعات بينهما لبحث ملف ميناء مبارك في ١٦ آب ٢٠١١م وهو ما يدعونا إلى التفاؤل والأمل في المستقبل القريب لحل مشكلة الميناء التي كادت أن تصدع بناء الإخوة القائم على العروبة والإسلام والجوار بين البلدين.

رابعاً - سبل حل النزاع بين البلدين وفقاً لاتفاقية قانون البحار:

إن الكويت الآن تسعى على المستوى الرسمي - حكومتها - إلى حل النزاع الناشئ عن بناء ميناء مبارك مع العراق بطريقة ودية من خلال اجتماع وفود من البلدين على المستويين السياسي والدبلوماسي؛ لتقريب وجهات النظر والاتفاق على أمر يرضي الطرفين - كما سبق وبيننا - ولكننا نتساءل إن لم يتم حل النزاع بالطرق الودية، فما السبيل إلى حل هذا النزاع؟ هنا أمامنا أمران نصت عليهما اتفاقية قانون البحار، وهما السبل الاختيارية لحل المنازعات كالقضاء الدولي المتمثل في محكمة العدل الدولية والتحكيم الدولي والوساطة والتوفيق وغيرها- والطرق الإلزامية، لحل المنازعات، ولذلك سنقوم أولاً بدراسة مثالين على الطرق الاختيارية، وهما القضاء الدولي والتحكيم الدولي، ثم ننقل لبيان الطرق الإلزامية لحل المنازعات وفقاً لاتفاقية قانون البحار، وهو ما سنبحثه بشيء من الإيجاز دون إسهاب لبيان الوضع الممكن لحل هذا النزاع.

١ - طرق التسوية الاختيارية:

أولاً - التسوية القضائية (محكمة العدل الدولية):

تعد محكمة العدل الدولية الجهاز القضائي العام الوحيد عالمياً والأداة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة، وقد أعطى ميثاق الأمم المتحدة للدول الحق بأن يعهدوا بحل ما ينشأ بينهم من خلافات إلى محاكم أخرى بمقتضى اتفاقات قائمة بينهم من قبل، أو يمكن إبرامها بينهم في المستقبل، ولعل من أبرز خصائص وسمات القضاء على المستوى الدولي مبدأ حرية التقاضي الذي يقرر بأن الدول لا يمكن أن تكون مدعياً عليها في دعوى دولية دون رضاها، وذلك نظراً لما تتمتع به الدول من سيادة تحميها من أن تتخاضم أمام المحاكم الدولية دون رضاها، ويظهر عنصر التراضي في التسوية القضائية الدولية بقبول الاختصاص الإلزامي لمحكمة العدل الدولية استناداً إلى نص المادة ٣٦ من نظامها^(١) والتي تنص على أن (١).....، ٢- للدول التي هي أطراف في هذا النظام أن تصرح في أي وقت بأنها بذات تصريحها هذا وبدون حاجة إلى اتفاق خاص تقر بولايتها الجبرية في نظر جميع المنازعات القانونية التي تقوم بينها وبين دولة تقبل الالتزام نفسه، ومتى كانت هذه المنازعات القانونية تتعلق بالمسائل الآتية.....، ٣- يجوز أن تصدر التصريحات المشار إليها آنفاً دون قيد ولا شرط أو أن تعلق على شرط التبادل من جانب عدة دول معينة بذاتها أو أن تقيد بمدة معينة).

وكذا يظهر التراضي في التسوية القضائية - أمام محكمة العدل الدولية - بقبول هذا الاختصاص عن طريق بند في اتفاقية جماعية - كما حدث في النزاع الأمريكي الإيراني سنة ١٩٨٠ المتعلق باحتجاز الرهائن - أو في اتفاقية ثنائية^(٢) - كما في النزاع الذي جرى بين نيكاراغوا والولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٨٤م - وقد لعبت محكمة العدل الدولية دوراً مهماً في

(١) انظر في هذا المعنى د. رشيد حمد العنزي - القانون الدولي العام - المرجع السابق - طبعة ٢٠٠٩ - صفحة ٧٥٤ وما بعدها.

(٢) انظر د. رشيد حمد العنزي - المرجع السابق - صفحة ٧٥٥.

النزاعات الحدودية البرية فأصدرت مجموعة من الأحكام ذات العلاقة^(١)، وبذلك تتبين أهمية الدور التي يمكن أن تقوم به محكمة العدل الدولية في حال - لا قدر الله - عدم حل النزاع بين الكويت والعراق حول ميناء مبارك، ويكون ذلك مضموناً بالضوابط سالفه الذكر، والتي أهمها قبول البلدين باختصاص المحكمة.

ثانياً - التسوية عن طريق التحكيم الدولي:

يعد التحكيم الدولي من أقدم وأعرق الطرق لحل المنازعات الدولية الخاصة بالحدود وغيرها، ويتميز في مراحله الأولى بدعوى الأطراف المتنازعة هيئة التحكيم لفض الخلاف بينهما استناداً إلى مبادئ العدل والإنصاف دون التقيد بأحكام القانون فالعبرة بالعدالة وليس القانون ومع اللجوء المتزايد إلى التحكيم - على الصعيد الدولي بين الدول - تم ربط التحكيم الدولي بعملية إصدار الأحكام الدولية طبقاً للقانون، وبوجود إجراءات محددة تتبع حتى أصبحت المقارنة بين التحكيم الدولي والقضاء الدولي عملية معترف بها رسمياً^(٢)، وأصبح للتحكيم الدولي محكمة دائمة هي المحكمة الدائمة للتحكيم الدولي.

هذا وقد لعب التحكيم الدولي دوراً كبيراً في العديد من المنازعات الحدودية كنزاع الحدود بين نيكاراغوا وهندوراس^(٣) وتشيلي والأرجنتين^(٤) والأكوادور وبيرو^(٥) ومصر وإسرائيل^(٦).

(١) وذلك مثل النزاع بين هندوراس ونيكاراغوا سنة ١٩٦٠ والنزاع بين كمبوديا وتايلاند سنة ١٩٦١ على المعبد.

(٢) انظر Brownlie, op.cit. pp. 709-710

(٣) الحادث في عام ١٩٦٠ ونظراً لخروج المحكم عن الحدود المرسومة له تم حل النزاع بواسطة محكمة العدل الدولية.

(٤) والذي حدث بين الطرفين في ١٩٠٢ إلا أن الأمر لم يفصل فيه إلا في عام ١٩٦٦ حيث أصدرت الملكة البريطانية اليزابيث الثانية قرارها التحكيمي في الموضوع.

(٥) والحادث في ١٨٩٤ والذي تم حله بالتحكيم الدولي في ١٩٤٢ بإبرام بروتوكول ريودي جانيرو للسلام والصداقة والحدود سنة ١٩٤٢م.

(٦) والذي حدث بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ولم يتم حله إلا عن طريق التحكيم الدولي في أوائل الثمانينيات.

وهذا ما يتضح معه أنه يمكن أن يكون للتحكيم دور كبير وعظيم في النزاع العراقي الكويتي إذا لم يتم حله بالطرق الدبلوماسية الودية لكون التحكيم أحد الوسائل الناجحة في حل هذه المنازعات الدولية وما يدل عليه ما سقناه من أمثلة خاصة به سلف ذكرها.

وما يميز كل من التسوية القضائية - المتمثلة في محكمة العدل الدولية - والتسوية من خلال التحكيم أنها طرق سلمية مثلها مثل الطرق الدبلوماسية الودية، فإن لم تغلح الأخيرة فعليهما اللجوء إلى أحد الطريقتين إما التسوية القضائية أو التسوية من خلال التحكيم الدولي.

٢ - الوسائل الإلزامية لتسوية المنازعات:

تضمنت اتفاقية قانون البحار، إلى جانب الإجراءات الاختيارية لتسوية المنازعات، إجراءات إلزامية لتسوية أي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية. بما يؤدي إلى إصدار قرارات ملزمة، حيث خصصت الاتفاقية الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر لهذا النوع من الإجراءات.

وقد يبدو للبعض بأن التسوية الإلزامية للمنازعات قد تنطوي على معنى الإلجار، بمعنى أنه يمكن لأحد أطراف النزاع أن يعرض النزاع على المحكمة دون موافقة الطرف الآخر، وهذه الفكرة خاطئة، لأن التقاضي في إطار القانون الدولي يعتمد على التراضي بين الأطراف إذ لا بد من الاتفاق على عرض النزاع على القضاء الدولي^(١) فإذا كان الطرفان متفقين على إخضاع النزاع أمام إحدى المحاكم الدولية، كان لأي طرف أن يحرك إجراءات إقامة الدعوى أمام تلك المحكمة. وأساس هذا أن إنشاء القواعد القانونية الدولية يتم بالتراضي بين عضوين أو أكثر من أعضاء الجماعة الدولية، وتحديد المجال الذي تنفذ فيه هذه القواعد، وتتمتع في نطاقها بالقوة الإلزامية، مرهون بالتراضي الذي قام عند إنشائها. فقد يقوم التراضي بين أعضاء الجماعة الدولية جميعهم، وبذلك يكون

(١) د. محمد السعيد الدقاق، شرط المصلحة في دعوى المسؤولية عن انتهاك الشرعية الدولية، الدار الجامعية للطباعة، بيروت ١٩٨٣، ص ١٧.

للقواعد القانونية الدولية التي أنشأها هذا التراضي قوة إلزامية لدى جميع أعضاء الجماعة الدولية، لذلك أدرج مبدأ التسوية السلمية للمنازعات في أوسع وأعم الاتفاقيات الدولية، ولا تكاد تكون دولة من دول العالم لم توافق على هذا المبدأ، سواء في اتفاقية متعددة الأطراف أم ثنائية. وهذه العمومية التي يتصف بها مبدأ التسوية جعلت منه قاعدة دولية توافر عليها تراضي جميع أعضاء الجماعة الدولية، وكان لهذا التراضي الدور الرئيسي في منح القاعدة القوة الإلزامية التي تتمتع بها إزاء النزاعات الدولية^(١).

إن موضوع التسوية الإلزامية للمنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار عند طرحه للمناقشة في الهيئة العامة للمؤتمر الثالث لقانون البحار^(٢)، أظهرت بعض الدول تأييداً له. وبالمقابل كانت هناك دول تعارضه ولقد اتخذت معارضة هذه الدول اتجاهات ثلاثة:

الاتجاه الأول: ذهب إلى أن قبول الدول ذات السيادة للولاية الإلزامية لجهاز قضائي دولي يؤدي إلى وضع هذا الجهاز في موقع أسمى وأعلى من موقع الدولة. وكان أنصار هذا الاتجاه (الصين الشعبية ورومانيا) قد اقترحوا

(١) إبراهيم أحمد السامرائي، فعالية مبدأ التسوية السلمية للنزاعات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٧، ص ٤٣.

(٢) لا بد من القول بأن الاختصاص الإلزامي في لغة المؤتمر الثالث لقانون البحار استخدم لوصف وسيلة الدخول إلى الإجراءات الإلزامية حيث كانت الصياغة تشير إلى ما يأتي (يجب ان يخضع النزاع بناء على طلب أي طرف إلى إجراءات تسوية معينة) وهذا يعني أن أحد أطراف النزاع له القدرة على تحريك إجراءات التسوية الإلزامية أما الإجراءات غير الإلزامية (الاختيارية) فتكون صياغتها (يخضع النزاع بواسطة الموافقة المتبادلة إلى الإجراءات المعنية) والفرق بين الاثنين. أن الاتفاق على الاختصاص الإلزامي كافٍ بنفسه، ولا يحتاج إلى إبرام اتفاق آخر عند نشوء النزاع للقيام بالتسوية، أما بالنسبة للاختصاص غير الإلزامي (الاختياري) فإنه يعتمد على اتفاق آخر بين الأطراف، وغالباً ما يكون بعد نشوء النزاع إذ يصار إلى الاتفاق لتسوية النزاع.

ولمزيد من التفاصيل حول الاختصاص الإلزامي انظر:

Paul C. Irwin, settlement of maritime boundary dispute: An analysis of the law of the sea negotiations, Ocean Development and International law Journal, Vol.8, No.2, 1980, P 111.

إدراج نظام التسوية الإلزامية للمنازعات في بروتوكول مستقل عن الاتفاقية حتى تتمكن الدول من أن تقرر قبول هذه الأحكام أو رفضها.

الاتجاه الثاني: هو الاتجاه الذي تزعمته كينيا، ويؤكد بأن جميع المسائل المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة تدخل ضمن الاختصاص المانع للدولة الساحلية، وأن قبول إجراءات التسوية الإلزامية للمنازعات من قبل طرف ثالث، يعني إجبار الدولة الساحلية على أن تتقاضى دوماً أمام المحاكم الدولية بما يؤدي إلى خسارة في المال والوقت.

الاتجاه الثالث: يؤكد على أن لا تطبق طرق التسوية الإلزامية إلا على المنازعات المتعلقة بالمناطق البحرية التي لا تخضع للولاية الوطنية للدولة الساحلية، وبذلك يقترب هذا الاتجاه من الاتجاه الثاني، أما بالنسبة لتلك المناطق التي تخضع لهذه الولاية، فتدخل ضمن الاختصاص المانع لمحاكم الدولة الساحلية نيوزيلندا ألمانيا الاتحادية سويسرا الدانمارك^(١).

ولقد طرحت حجج عديدة لتأييد التسوية الإلزامية، فقد بين مندوب كندا (بأن كل دولة تنضم إلى وثيقة دولية يجب أن تكون على استعداد لاحترام أحكام هذه الوثيقة، وأن توافق على أن تتقاضى من قبل طرف ثالث ضمن إطار محايد للتسوية الإلزامية للمنازعات. وأكد على ضرورة اعتبار هذا النظام جزءاً لا يتجزأ من اتفاقية قانون البحار. إذ أوضح بأن إقرار "بروتوكول اختياري" تستطيع الدول بموجبه قبول أو رفض حكم ملزم لطرف ثالث سيفرغ نظام التسوية من محتواه).

أما مندوب اليونان فقد أشار من جانبه (بأنه يؤيد وضع نظام إلزامي لتسوية المنازعات التي تظهر في مجال تفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار، ويحبذ عدم تضمين الاتفاقية استثناءات بصدد التسوية الإلزامية للمنازعات)^(٢).

أما مندوب العراق فقد علق على موضوع التسوية الإلزامية بالقول (إن اتفاقية قانون البحار التي يعدها المؤتمر، ستعالج مجموعة من المسائل على قدر

(١) التقرير السادس للوفد العراقي - المرجع السابق ص ٣٣ و ٣٤.

(٢) التقرير السابع للوفد العراقي إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار - مرجع سابق - ص ٤.

كبير من الأهمية والخطورة. كما أنها سوف تحتوي على عدد من المواد تمثل حلولاً وسطاً دقيقة ومتوازنة، تم التوصل إلى صياغتها عن طريق مفاوضات طويلة وصعبة، وأن أهمية هذه المواد وخطورتها ودقة توازنها تحتم بغية تفادي إفراغها من محتواها، إحداث نظام إلزامي لتسوية المنازعات يدرج في متن الاتفاقية، وبصورة تكفل لكل طرف من أطراف النزاع تحريك إجراءاته بشكل يؤدي إلى اتخاذ قرارات ملزمة لجميع الأطراف. كما أن هذا النظام يشكل عاملاً فعالاً في مجال دعم السلم والأمن الدوليين، وذلك عن طريق تسوية المنازعات بالطرق السلمية. وأكد بان النظام المقترح يجب أن لا يمس بحق أطراف النزاع باللجوء إلى جميع الوسائل السلمية وألا يطبق هذا النظام الإلزامي لتسوية المنازعات إلا بعد فشل الأطراف في الوصول إلى حل مرضٍ لها جميعاً^(١).

لذلك فقد جاءت اتفاقية قانون البحار بحل توفيق بين الدول المؤيدة للتسوية الإلزامية والدول المعارضة لها، إذ صيغ هذا الحل التوفيق في نصوص الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر، والذي جاء تحت عنوان "الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة". إذ نصت المادة ٢٨٦ (رهنًا بمراعاة الفرع ٣، يحال أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها عند عدم التوصل إلى تسوية وفقاً للفرع ١، بناءً على طلب أي طرف في النزاع، إلى المحكمة ذات الاختصاص بموجب هذا الفرع).

واستناداً إلى هذه المادة فإن أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها لم يتم توصل إلى تسوية له وفقاً للوسائل الاختيارية، ولم يكن خاضعاً للاستثناءات وفقاً للفرع ٣، يجوز إخضاعه إلى المحكمة المختصة التي اتفق عليها الأطراف، وتحرك الدعوى من قبل أحد الأطراف.

وكان النص غير الرسمي للتفاوض لهذه المادة يشير إلى ما يأتي:

(١) - لا يطبق أي إجراء لتسوية المنازعات منصوص عليه في هذه الاتفاقية، أو أي مرفق لها إلا في الحالات التي لا يتم التوصل إلى تسوية باللجوء إلى أحكام الفرع الأول، وتكون خاضعة لأحكام المادة ١٨ من هذا الفصل.

(١) التقرير السادس للوفد العراقي إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار - مرجع سابق ص ٣٤.

٢ - مع مراعاة الفقرة ١، يعالج أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وفقاً لأحكام الفرع الثاني من هذا الفصل.

٣ - يجوز أن يحال أي نزاع من هذا النوع إلى الهيئة ذات الاختصاص بموجب هاتين المادتين بطلب من أي طرف في النزاع^(١).

ويتبين من الفقرة الأولى، بأنها تخضع النزاع إلى إجراءات التسوية الإلزامية عندما لا يتوصل أطرافه إلى تسوية له بالوسائل الاختيارية، ولكنها ذكرت بأن إجراءات الفرع الثاني تكون خاضعة لأحكام المادة (١٨)، وهي تتعلق بالمنازعات الاستثنائية التي لا يجوز أن تخضع لإجراءات التسوية الإلزامية، بمعنى إذا كان النزاع من النوع الذي يدخل ضمن المادة (١٨) فإنه لا يتم تسويته إلزامياً. وإنما بالطريقة المتفق عليها بين الطرفين.

كما أن الفقرة الثانية من المادة ٧ زائدة عن الحاجة^(٢).

ونظراً للاعتراض على صياغة مشروع هذه المادة عند مناقشتها في الهيئة العامة فقد عدلت في النص الوحيد المنقح للتفاوض، وذلك بحذف الفقرتين الثانية والثالثة^(٣). إذ أصبحت هذه المادة تشير إلى ما يأتي (وفقاً لأحكام هذا الفصل، أي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية لم يتم تسويته وفقاً لتلك الأحكام

(١) المادة ٧ من النص الوحيد غير الرسمي للتفاوض.

(٢) A. O. Adede, prolegomena to the dispute settlement part of the law of the sea convention. N.Y.U.J.I & Pol., 1977, P 286.

وكانت الفقرة الثالثة تنص على إحالة النزاع بطلب من طرف النزاع application of a "party to the dispute" وكان Adede يرى بأنه افتراض خاطئ باعتباره الوسيلة الوحيدة، وكان يفضل تغيير الصياغة إلى "at the request of any party" بناء على طلب أي من الطرفين، وهذا الرأي أخذه به. راجع نفس المقالة ص ٢٨٦.

(٣) بسبب التعليقات على مشروع المواد فقد قام رئيس المؤتمر بتنقيح المواد للمرة الثانية، وكان ذلك في أيلول ١٩٧٦ في نهاية الدورة الصيفية، وأصبحت صيغة التعديل الثاني أساس مناقشات الدورة السادسة في عام ١٩٧٧، ولمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع

A. O. Adede, prolegomena to the dispute. op.cit, P 310.

- ويقصد به أحكام الفرع الأول الخاصة بالتسوية الاختيارية - يجب أن يسوى طبقاً لأحكام المواد ١٠، ١١ من هذا الفصل، وأي نزاع من هذا النوع، يمكن أن يخضع إلى المحكمة ذات الاختصاص بطلب من أي طرف في النزاع^(١).

ويبدو لنا مما تقدم مقدار الجهود التي بذلت في صياغة المادة ٢٨٦ حتى توصلت الوفود إلى النص التوفيقى الذي ذكرناه أعلاه. وأهمية هذه المادة أنها توضح أن الانتقال إلى الإجراءات الإلزامية لا يتم تلقائياً، فلا بد من اللجوء إلى الوسائل الاختيارية أولاً، وفي حالة فشلها يلجأ إلى الوسائل الإلزامية، وأن صياغة المادة بهذا الشكل جاء نتيجة تبادل وجهات النظر بين الدول التي قصدت أن تكون ملزمة لها. ذلك أنها لو لم تكن تقصد أن تكون ملزمة، ربما كانت ستسمح أن يتم صياغة هذه المادة بشكل آخر، وكان سيظهر ذلك من خلال مسودة الاتفاقية. ولكن يبدو أن أغلب الدول اتفقت على تسوية منازعاتها وصياغة المادة وفقاً للشكل المذكور سلفاً^(٢).

وكانت النصوص الأولى لاتفاقية قانون البحار تميز بين تفسير الاتفاقية وتطبيقها، إذ تخضع التفسير لإجراءات تسوية تختلف عن تلك التي يخضع لها تطبيق الاتفاقية؛ إذ نصت المادة (٨) من النص الوحيد غير الرسمي للتفاوض على ما يأتي:

١ - في الحالات التي ينص فيها الفصل الأول من الاتفاقية، على إجراء يخضع لاختصاص خالص (exclusive procedure) لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق أحكام هذا الفصل دون غيرها. لا تنطبق المادتين (٩) و(١٠) من هذا الفصل على تسوية تلك المنازعات.

(١) A. O. Adede, settlement of dispute arising under the law of the sea convention, A.J.I.L., Vol.69, 1975, P 805.

(٢) راجع مقالة مسحوبة من الإنترنت
Bernard H. Oxman, The rule of the law and the United Nations Convention on the Law of the Sea, European Journal of International Law, Vol.7, No.3, 1996, P 353.

٢ - حين تقرر المحكمة التي يكون لها الاختصاص وفقاً لأحكام الفصل الأول من هذه الاتفاقية، في معالجتها نزاعاً يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكام ذلك الجزء، إن ذلك النزاع ينطوي أيضاً على مسائل تتعلق بتفسير أو تطبيق فصول أخرى من هذه الاتفاقية يكون عليها:

أ - أن تقضي بأن يحيل أطراف النزاع تلك المسائل أولاً إلى الإجراء المناسب بموجب المادتين ٩، ١٠ من هذا الفصل.

ب - وأن توقف النظر في الدعوى بانتظار انتهاء الإجراء المناسب بموجب المادتين ٩، ١٠.

ج - وأن تولي في توصلها إلى قرارها الاعتبار الواجب للنتائج التي يتم إقرارها، والتوصل إليها عن طريق اللجوء إلى الإجراء المناسب بموجب المادتين ٩، ١٠ من هذا الفصل.

٣ - مع مراعاة أحكام المادة ٧، حين تنص فصول أخرى في هذه الاتفاقية على إجراءات خاصة لتسوية جميع أو بعض المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق أي جزء من هذه الاتفاقية، ينطبق الإجراء المحدد في الفرع الثاني من هذا الفصل، وذلك شريطة ما يأتي:

أ - أن يكون ذلك الإجراء الخاص قد اختتم.

ب - وألا يكون قد تم التوصل إلى تسوية.

ج - وألا يكون الفصل أو الإجراء الخاص المتصل بالموضوع مانعاً من اتخاذ أي إجراء لاحق.

٤ - حين تقرر لجنة خاصة يكون لها بموجب المرفق الثاني اختصاص معالجة نزاع يتعلق بتطبيق الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، إن ذلك النزاع ينطوي أيضاً على مسائل تتعلق بتفسير الاتفاقية يكون عليها:

أ - أن تقضي بأن يحيل أطراف النزاع تلك المسائل أولاً إلى الإجراء المناسب بموجب المادتين ٩، ١٠ من هذا الفصل للبت فيها.

ب - وأن توقف النظر في النزاع بانتظار الإجراء المناسب بموجب المادتين ٩، ١٠ من هذا الفصل.

ج - وأن تولي في توصلها إلى قرارها الاعتبار الواجب للنتائج التي يتم التوصل إليها عن طريق اللجوء إلى الإجراءات المناسبة بموجب المادتين ٩، ١٠ من هذا الفصل.

ولا بد لنا أن نوضح أن النصوص الأولى في مشروع اتفاقية قانون البحار، كانت تحتوي على نصوص خاصة لتسوية المنازعات المتعلقة بالمنطقة الدولية، وكان من المقرر أن تنظر في هذه المنازعات محكمة قاع البحار، لذا احتوى الجزء الأول من مسودة الاتفاقية على نصوص تعالج هذه المسائل. أما الجزء الرابع من الاتفاقية - والذي أصبح فيما بعد الجزء الخامس عشر - فإنه خصص للأحكام العامة المتعلقة باتفاقية قانون البحار، لذلك وضعت هذه المادة التي كانت تقتضي في فقرتها الأولى على أنه عندما يتعلق النزاع بالمنطقة الدولية لقانون البحار، فإن هذه القضية تخضع لاختصاص محكمة قاع البحار، ولا يجوز للمحاكم التي أشار إليها الجزء الرابع، وهي المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة التحكيم النظر في هذه القضايا.

وإذا كانت المسألة ذات طبيعة متشابكة تتضمن جوانب تتعلق بقاع البحار، وأخرى تتعلق بالأجزاء الأخرى للاتفاقية. فإن محكمة قاع البحار تطلب من الأطراف أن تخضع المسائل التي لا تتعلق بقاع البحار إلى الهيئات المنصوص عليها في الجزء الرابع، وتتوقف محكمة قاع البحار عن النظر في القضية بانتظار صدور القرار من المحكمة المختصة وفقاً للجزء الرابع.

ومما تقدم يتضح لنا أن الجزء الرابع من مسودة الاتفاقية كان يتعلق بمسائل التفسير، وهي تخضع إلى المحاكم التي ذكرها هذا الجزء، أما مسائل التطبيق فقد خضعت إلى الإجراءات الخاصة طبقاً للملحق الثاني من الجزء الأول^(١).

A. O. Adede, prolegomena to the dispute, op.cit, P 288.

(١)

وعند عرض هذه المادة في الهيئة العامة لمناقشتها، قررت الهيئة العامة تأجيل مناقشتها لأسباب منها أن هذه المادة تعالج قضايا الجزء الأول الذي لم يكن قد حسم بعد. وتتعلق كذلك بمسألة الإجراءات الخاصة - التحكيم الخاص - وعلاقتها بالمادة (٩)، وهي تعتبر هذه الإجراءات جزءاً من هذه المادة. فضلاً عن أن التمييز بين مسائل التفسير والتطبيق للاتفاقية صعب جداً، ويتبين من هذه المناقشات عدم وجود اتفاق بين الوفود المشاركة في المؤتمر حول ما إذا سيكون هناك نظامان منفصلان لتسوية المنازعات: الأول خاص بالمنطقة الدولية والثاني خاص بالمنازعات المتعلقة بقانون البحار.

وبخصوص وجود نظام واحد لتسوية المنازعات أو نظامين أعربت بعض الوفود مثل (بيرو والجزائر والبحرين) بأنها لا تؤيد تعدد الأجهزة الخاصة بتسوية المنازعات، وأنها تؤيد إقامة نظام عام لتسوية المنازعات يتضمن محكمة واحدة لتسوية المنازعات^(١).

وعند إعداد النص التفاوضي المركب غير الرسمي ألغيت هذه المادة، وأصبحت الإجراءات الخاصة على قدم المساواة مع المحاكم الأخرى، وبذلك يكون لها الاختصاص في تفسير أو تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، وتم التوحيد والدمج بين الإجراءات الخاصة بتسوية المنازعات المتعلقة بالمنطقة الدولية والإجراءات العامة لتسوية المنازعات، إذ أصبح هناك نظام واحد لتسوية المنازعات، وهو الجزء الخامس عشر الذي يعالج جميع المنازعات التي قد تنشأ في إطار اتفاقية قانون البحار، وبذلك ألغيت النصوص الخاصة بتسوية المنازعات التي وضعت في الفصول الأخرى في اتفاقية قانون البحار^(٢).

أما بخصوص الهيئات القضائية التي يجوز للأطراف اللجوء إليها فقد حرصت الاتفاقية على فسح المجال أمام الأطراف لاختيار أية محكمة يرغبون

(١) تقرير الوفد العراقي للمؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته الخامسة - مرجع سابق ص ٦١.

(٢) A. O. Adede, prolegomena to the dispute, op.cit, P 312.

في عرض النزاع أمامها. ذلك أن الأطراف ربما يرغبون ولأسباب معينة في اختيار أو تفضيل محكمة دون أخرى، ولهم الحق في اختيار أي محكمة سواء قبل نشوء النزاع أو بعده. وقد وضحت هذا الأمر المادة ٢٨٧ التي جاءت تحت عنوان اختيار الإجراء. حيث نصت على أنه:

(١) - تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها، أو في أي وقت بعد ذلك، حرة في أن تختار، بواسطة إعلان مكتوب، واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها:

- أ - المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقاً للمرفق السادس
 - ب - محكمة العدل الدولية
 - ج - محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع
 - د - محكمة تحكيم خاص، مشكلة وفقاً للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه.
- ٢ - لا يؤثر إعلان صادر بموجب الفقرة ١، ولا يتأثر بالتزام دولة طرف بأن تقبل، إلى المدى وبالطريقة المنصوص عليها في الفرع ٥ من الجزء الحادي عشر، ولاية غرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار.
- ٣ - تعتبر الدولة الطرف التي تكون طرفاً في نزاع لا يغطيه إعلان نافذ، قد قبلت بالتحكيم وفقاً للمرفق السابع.
- ٤ - إذا كانت الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع، لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى ذلك الإجراء، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك.
- ٥ - إذا لم تكن الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى التحكيم وفقاً للمرفق السابع، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك.
- ٦ - يظل الإعلان الصادر بموجب الفقرة ١ نافذاً لمدة ثلاثة أشهر بعد إيداع إشعار الإلغاء لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٧ - لا يؤثر إعلان جديد أو إشعار بإلغاء إعلان، أو انقضاء مفعول إعلان بأي وجه في الدعوى القائمة أمام محكمة ذات اختصاص بموجب هذه المادة، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك.

٨ - تودع الإعلانات والإشعارات المشار إليها في هذه المادة لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يرسل نسخاً منها إلى الدول الأطراف).

ولم تكن اتفاقية قانون البحار تقليدية مثل بقية الاتفاقيات التي تنص على اللجوء إلى التحكيم إلى محكمة العدل الدولية لفض المنازعات التي قد تنشأ في إطارها^(١). أو إذا استحدثت هذه الاتفاقية محكمتين جديدتين هما المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة التحكيم الخاص. إذ تختص المحكمة الأولى بجميع المنازعات المتعلقة بقانون البحار التي يرغب الأطراف في عرض منازعاتهم عليها. أما محكمة التحكيم الخاص فهي تفصل في المنازعات ذات الطبيعة الفنية والتقنية التي تحتاج إلى خبراء للبت فيها. ومنها المنازعات المتعلقة بمصائد الأسماك، أو حماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري والملاحة، بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق.

على أن تعدد هذه المحاكم في اتفاقية قانون البحار قد يوحي للبعض بأنه سيكون هناك نوع من التنازع بين اختصاص هذه المحاكم. وفي حقيقة الأمر إذا وجد مثل هذا التنازع فهو نظري أكثر منه عملي، لأن النزاع عندما يخضعه أطرافه إلى المحكمة الدولية لقانون البحار أو إلى محكمة العدل الدولية، يكون ذلك إما بإعلان كتابي سابق أو وفقاً لاتفاق خاص يعقد بين الأطراف، وبذلك يقوم الأطراف بإبلاغ المحكمة المختصة برغبتهم في عرض النزاع عليها للفصل فيه، وينعقد الاختصاص للمحكمة التي اختارها الأطراف، أما المحكمة الأخرى فتكون غير مختصة طبقاً لهذه الحالة.

(١) راجع البروتوكول الخاص بتسوية المنازعات باتفاقية فينا للعلاقات الدبلوماسية لسنة ١٩٦١ إذ فسخ المجال أمام الأطراف اللجوء إلى الولاية الإلزامية لمحكمة العدل الدولية، أو إلى محكمة التحكيم، أو التوفيق لتسوية منازعاتهم.

إن المفاوضات التي تقود إلى الاختيار بين محكمة العدل الدولية، أو المحكمة الدولية لقانون البحار، تأخذ بعداً جديداً غير ذلك الذي يحدث عند الاختيار بين محكمة العدل الدولية ومحكمة التحكيم. والسبب في ذلك أن كلتا المحكمتين (محكمة العدل الدولية، والمحكمة الدولية لقانون البحار) جهازان قضائيان دائمان، ولكن لهما صفات مختلفة.

فالأولى (محكمة العدل الدولية) قديمة ومؤسسة بشكل جيد وذات اختصاص عام بكل المسائل البحرية وغير البحرية، أما الثانية (المحكمة الدولية لقانون البحار) فهي جديدة ومختصة بنظر المنازعات المتعلقة بقانون البحار. وأياً كان الأمر فمن المحتمل أن الطرف الذي يبدأ برفع الدعوى سيكون له أفضلية الاختيار بين محكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار^(١). ولكن لا بد من التذكير بأن المادة ٢٨٢ من الاتفاقية أشارت إلى أنه إذا كانت الأطراف في النزاع قد اتفقت على تسوية المنازعات وفقاً لاتفاقيات إقليمية أو ثنائية أو عامة فإن هذه الاتفاقيات هي التي يتم تطبيقها، ولا يجوز لأي طرف الاعتراض بأن هذا الاختصاص يعود إلى المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة العدل الدولية وفقاً للمادتين ٢٨٦ و ٢٨٧ وهو ما أكدته المادة ٢٨٢ التي تقضي تطبيق تلك الاتفاقيات، وليس إجراءات الجزء الخامس عشر من الاتفاقية.

واستناداً إلى المادة ٢٨٧ من الاتفاقية فإن دولاً عدة أصدرت الإعلانات الخاصة التي وضحت فيها رغبتها في الموافقة على إعطاء الاختصاص في نظر المنازعات إلى محكمة معينة. ومن هذه الدول أعلنت الجزائر موافقتها على اختصاص محكمة العدل الدولية للنظر في المنازعات المتعلقة بقانون البحار في حالة واحدة فقط، وهي وجود اتفاق سابق بين الأطراف، وأن يكون هذا الاتفاق خاصاً بكل حالة على انفراد. أما الأرجنتين فقد أعلنت موافقتها على اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة التحكيم الخاص المنشأة وفقاً للمرفق الثامن من الاتفاقية. وقد أعلنت كل من كرواتيا والرأس الأخضر موافقتها على

(١) Tullio Treves, conflicts between the international tribunal for the law of the sea and the international court of Justice N.Y.U.J.I.L. & Pol. Vol. 31. 1999. P 811.

اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة العدل الدولية، وقد رفضت كوبا من جانبها اختصاص محكمة العدل الدولية للنظر في أي نزاع يتعلق بها وفقاً لهذه الاتفاقية. أما مصر فقد وافقت على إعطاء الاختصاص لمحكمة التحكيم وفقاً للمرفق السابع فقط، وأعلنت اليونان عن موافقتها على إعطاء الاختصاص إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، أما الدولة الوحيدة التي وافقت على جميع المحاكم التي ذكرتها المادة ٢٨٧ فهي البرتغال إذ أعطت هذه الدولة موافقتها على قبول اختصاص جميع المحاكم التي ذكرتها المادة ٢٨٧ من اتفاقية قانون البحار^(١).

وتبرز أهمية هذه الإعلانات التي تصدر عن الدول في حالة حدوث نزاع بين الأطراف، إذ بالرجوع إلى هذه الإعلانات يمكن تحديد أية محكمة تمتلك الاختصاص بنظر الدعوى. فإذا كانت الدولة الطرف في النزاع قد وافقت على اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار للنظر في النزاع، فإن هذه المحكمة تكون صاحبة اختصاص أولى للنظر في النزاع ما لم تعترض الدولة الأخرى الطرف في النزاع على هذا الاختيار. ولو اعترضت الدولة الأخرى على هذا الاختيار، فاستناداً إلى المادة (٢٨٧) لابد من اللجوء إلى التحكيم وفقاً للمرفق السابع من هذه الاتفاقية.

على أية حال فقد أوضحت المادة (٢٨٧) بأن للدولة الحق عند التوقيع أو التصديق والانضمام إلى اتفاقية قانون البحار، أو في أي وقت آخر، ان تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد من هذه الهيئات لتسوية المنازعات.

وعند اختيار الدولة لمحكمة العدل الدولية وفقاً للفقرة الاختيارية الموجودة في المادة (٣٦) من نظامها الأساسي، سواء كان ذلك في اتفاقيات متعددة الأطراف، مثل الاتفاقية الأوروبية لتسوية السلمية للمنازعات، أو معاهدة ثنائية لتسوية المنازعات.

فإن محكمة العدل الدولية في مثل هذه الحالة تمتلك الاختصاص في نظر النزاع. أما إذا أبدت الدولة الأخرى الطرف في النزاع تحفظاً، فإنه سيكون من

(١) للاطلاع على هذه الإعلانات معلومات بواسطة الإنترنت

Ocean and law of the sea settlement of dispute. 16 November, 1999, P.P. 1-3.

الصعب القول بأن لمحكمة العدل الدولية اختصاصاً في نظر النزاع، ومن ثمّ لا بد من الرجوع إلى إجراءات اتفاقية قانون البحار^(١).

ولقد أوضحت المادة ٢٨٧ أن الإعلان الصادر عن الدولة بقبول اختصاص المحاكم المذكورة في هذه المادة، لا يؤثر ولا يتأثر بالتزام الدولة بإخضاع منازعاتها المتعلقة بقاع البحار إلى ولاية غرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار.

ولقد أشارت هذه المادة إلى إخضاع النزاع للتحكيم وفقاً للمرفق السابع من الاتفاقية في حالتين:

الأولى: في حالة عدم صدور إعلان من الدولة يوضح أية محكمة صاحبة اختصاص، وذلك استناداً إلى الفقرة (٣) من هذه المادة؛ إذ نصت على أنه (تعتبر الدولة الطرف التي تكون طرفاً في نزاع لا يغطيه إعلان نافذ، قد قبلت بالتحكيم وفقاً للمرفق السابع)^(٢).

والحالة الثانية: هي حالة اختلاف الأطراف حول المحكمة التي تفصل في النزاع، إذ يجب إخضاع هذا النزاع إلى التحكيم استناداً إلى الفقرة (٥) من نفس المادة؛ إذ نصت على أنه (إذا لم تكن الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى التحكيم وفقاً للمرفق السابع ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك).

(١) Louis B. Sohn, settlement of dispute relating to the interpretation and application of treaties, Academie de Droit International, Recueil des cours, 1976, P 285.

(٢) في قضية سمك التونة ذي الزعنفة الزرقاء كانت كل من أستراليا ونيوزلندا لم يصدر عنهما أي تصريح وفقاً للمادة ٢٨٧؛ لذا اعتبر أنهما وافقتا على التحكيم وفقاً للمرفق السابع.

أما إذا اتفقت الأطراف في النزاع على إخضاعه إلى إجراء ما لتسويته ومثاله اتفاق الأطراف على إخضاع النزاع إلى التحكيم الخاص، فلا يجوز في هذه الحالة إخضاع هذا النزاع إلى إجراء آخر ما لم يتفق الأطراف على ذلك.

وأن إعلان الدولة عن قبولها لاختصاص إحدى المحاكم المذكورة أعلاه لا يكون نهائياً، بل يجوز للدولة أن تعلن إلغاء قبولها لاختصاص هذه المحاكم، وذلك عن طريق إشعار يودع لدى الأمين العام. إلا أن هذا الإشعار لا يكون ساري المفعول إلا بعد ثلاثة أشهر من إيداعه. ولا يؤثر هذا الإعلان بإلغاء اختصاص محكمة على الدعوى المقامة أمامها ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك. وهذا الأمر يساعد كثيراً في استقرار الدعوى حتى لا تستطيع دولة أن تلغي اختصاص إحدى المحاكم متى ما رفعت الدعوى أمامها.

ولابد لنا أن نذكر بأن الفقرة الخاصة بتسوية المنازعات وفقاً للتحكيم عند اختلاف الاختيار بين الدول الأطراف، أو عند عدم صدور إعلان جاء نتيجة مناقشات طويلة وجهود مضيئة، بدأت منذ دورة جنيف وكان هناك خيارات عدة بشأنها، ومنها الاقتراح المقدم من البرفسور (W. Riphagen) من نيوزلندا إذ أخذ به في صياغة المادة (٩) من مشروع دورة جنيف. مضمون هذا المقترح، والذي أصبح يعرف فيما بعد بـ (montreux compromise)، بأن على الطرف المتعاقد عند التصديق على الاتفاقية اختيار واحدة من المحاكم المذكورة في المادة ٩ أو أكثر. وعند نشوء نزاع بين الأطراف حول اختلاف الاختيار، فإن المدعي ملزم بالخضوع لاختصاص المحكمة التي اختارها المدعى عليه، ولكن هذه الطريقة كانت منتقدة، على أساس أن هذا النهج قد يؤدي إلى تشجيع الدول في مواقف معينة على أن تلقي بنفسها في دور المدعى عليه لضمان إقامة الدعوى أمام المحكمة التي اختارتها. وأيضاً فإن صياغة (montreux compromise) لم تعالج المسألة الخاصة بعدم اختيار الأطراف لأية محكمة^(١).

Adede, prolegomena to the dispute settlement, op.cit, P 528.

(١)

وقد اقترح رئيس المؤتمر، في المشروع الذي أعده استناداً إلى مسودة المواد التي قدمت في دورة جنيف، بأن تخضع جميع المنازعات التي تنشأ وفقاً لاتفاقية قانون البحار لاختصاص محكمة قانون البحار، ويحق للأطراف أن تصدر إعلاناً، في أي وقت توضح فيه اختيارها لمحكمة العدل الدولية أو محكمة التحكيم، ووفقاً للنص المقترح من الرئيس فإن الإعلان سيكون نافذاً لمدة خمس سنوات، ويجدد لنفس المدة، ما لم يصدر إعلان من الدولة تلغي إعلانها السابق، وعليها أن تبلغ الأمين العام بهذا الإلغاء قبل ستة أشهر من موعد انتهاء الإعلان.

وفي حالة اختلاف الأطراف حول اختيار المحكمة أو عدم إعلان دولة معينة لاختيار اختصاص محكمة معينة، فإن المحكمة الدولية لقانون البحار تعتبر في الحالتين مختصة بالنظر في الدعوى.

ومن الجدير بالذكر أن النص الذي أعده رئيس المؤتمر لم يعتبر على قدم المساواة مع النص الوحيد غير الرسمي للتفاوض الذي أعده رؤساء اللجان الرئيسية المكلفين بإعداد مسودة الاتفاقية؛ لأن عدد من مندوبي دول أمريكا اللاتينية اعترضوا على النص المعد من رئيس المؤتمر على أساس أن النص تم تحضيره بدون الاستفادة من المناقشات العامة. وهكذا لم يكتب لهذا المشروع النجاح.

وفقاً للنص الوحيد غير الرسمي للتفاوض والذي قدمه رؤساء المجموعة^(١). كانت المادة ٩ تنص على ما يأتي:

١ - يكون الطرف المتعاقد، عند تصديق هذه الاتفاقية أو الإعراب بأية صورة أخرى عن موافقته على الالتزام بها، أو في أي وقت بعد ذلك، حراً في أن

(١) جرت مناقشة مشروع المواد مادة - مادة في الدورة الخامسة المنعقدة في نيويورك في صيف ١٩٧٦، وللإطلاع حول هذا المشروع راجع تقرير الوفد العراقي للمؤتمر الثالث لقانون البحار في ٢/٨/١٩٧٦. وأيضاً Adede المرجع السابق ص ٢٧٩.

يختار بواسطة إعلان خاص، واحد أو أكثر من الإجراءات التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتنفيذ هذه الاتفاقية أو تطبيقها :

أ - محكمة قانون البحار.

ب - محكمة العدل الدولية.

ج - أو محكمة تحكيم تؤلف وفقاً للمرفق الأول (ب).

د - نظام الإجراءات الخاصة المنصوص عليها في المرفق الثاني.

ويلاحظ على هذه الفقرة بأنها تعطي للأطراف الحق في الاختيار عند التصديق أو الإعراب بأية صورة عن موافقته الالتزام بها. بينما النص النهائي كان أكثر تحديداً بذكر الانضمام.

٢ - إذا أصدر طرف متعاقد إعلاناً يقبل فيه نظام الإجراءات الخاصة، توجب عليه أن يضمنه القبول بواحد وأكثر من الإجراءات الأخرى المحددة في الفقرة (١) لتسوية المنازعات التي لا تنطبق عليها مثل هذه الإجراءات الخاصة. وهذا يعني أن الإجراءات الخاصة (التحكيم الخاص) لم تكن على قدم المساواة مع بقية المحاكم الأخرى، وفي حالة اختيار أحد الأطراف للإجراءات الخاصة لا بد له أن يختار محكمة أخرى.

وعالجت المادة حالة الأطراف الذين لم يصدرُوا إعلاناً لقبول اختصاص إحدى المحاكم المذكورة أعلاه حيث اعتبر الطرف قد قبل باختصاص محكمة العدل الدولية، إذا كان قد أصدر إعلاناً استناداً إلى المادة (٣٦) من النظام الأساسي، وإلا فإنه يعتبر قبل اختصاص محكمة قانون البحار. حيث نصت الفقرة ٣ منها على أنه (إذا لم يصدر طرف متعاقد إعلاناً خاصاً بموجب الفقرتين السابقتين أو إذا انتهت مدة ذلك الإعلان نتيجة إلغائه دون إصدار إعلان جديد، اعتبر ذلك الطرف قابلاً باختصاص:

أ - محكمة العدل الدولية إذا كان قد أصدر إعلاناً، بموجب المادة (٣٦) من النظام الأساسي للمحكمة، بقبول اعتبار اختصاصها ملزماً، بحيث يكون ذلك الاختصاص منطبقاً على المنازعات الناشئة عن هذه الاتفاقية وفيما عدا ذلك.

ب - محكمة قانون البحار).

وكان في مشروع هذه المادة تمييز بين المنازعات التي تنطبق عليها الإجراءات الخاصة، وتلك التي تخضع للقواعد العامة. حيث نصت الفقرة ٤ من المادة نفسها على ما يأتي (يكون الطرف المتعاقد حراً أيضاً في أن يختار في أي وقت، بواسطة إصدار إعلان خاص، واحداً أو أكثر من الإجراءات الخاصة المنصوص عليها في المرفق الثاني لتسوية المنازعات بخصوص تطبيق الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، وينطبق الإجراء الآخر الذي يختاره هذا الطرف بموجب أي من الفقرات الفرعية (أ) أو (ب) أو (ج) من الفقرة (١) أو الذي يعتبر أنه اختاره بموجب الفقرة (٣)، فيما يتعلق بالمنازعات التي لا تنطبق عليها الإجراءات الخاصة).

أما إذا لم يقبل أطراف النزاع أو اعتبروا غير قابلين بنفس الإجراءات، لا يجوز أن يحال ذلك النزاع إلا إلى الإجراء الذي يختاره الطرف الذي تقام الدعوى ضده.

وهذا هو ما أشارت إليه الفقرة السابعة من المادة ٩^(١).

وعند مناقشة هذه المسألة في الهيئة العامة اقترح مندوب فرنسا إبدال الفقرة السابقة بالنص الآتي: (إذا لم يقبل أطراف النزاع أو اعتبروا غير قابلين بنفس الإجراءات، لا يجوز أن يحال ذلك النزاع إلا إلى محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق الأول ب).

وفي التنقيح الثاني للنص الوحيد غير الرسمي للتفاوض [أصبحت المادة (٩) تشير إلى ما يأتي: (يكون الطرف المتعاقد عند التصديق على هذه الاتفاقية والإعراب بأية صورة موافقته الالتزام بها، أو في أي وقت بعد ذلك، حراً في أن يختار بواسطة إعلان خاص، واحداً أو أكثر من الإجراءات التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية:

(١) للاطلاع على مشروع المواد راجع تقرير الوفد العراقي إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته المنعقدة في نيويورك لسنة ١٩٧٦ ص ٦٢-٦٣.

- أ - محكمة قانون البحار.
 - ب - محكمة العدل الدولية.
 - ج - محكمة التحكيم وفقاً للمرفق الثالث.
 - د - إجراءات التحكيم الخاص وفقاً للمرفق الرابع لوحد أو أكثر من مجموعة المنازعات المعينة.
- ٢ - إذا أصدر الطرف المتعاقد إعلاناً يقبل فيه إجراءات التحكيم الخاص لأي من مجموعة النزاعات المعنية في المرفق الرابع، يجب أن يضمنه القبول بواحد أو أكثر من الإجراءات الأخرى المحددة في الفقرة (١) لتسوية المنازعات التي لا تنطبق عليها إجراءات التحكيم الخاص.
- ٣ - إذا لم يصدر الطرف المتعاقد إعلاناً، وفقاً للفترتين السابقتين أو إذا انتهت مدة الإعلان نتيجة إلغائه، دون إصدار إعلان جديد، اعتبر الطرف قابلاً باختصاص محكمة التحكيم وفقاً للمرفق الثالث.
- ٤ - إذا قبلت الأطراف المتعاقدة أو اعتبروا قابلين بنفس الإجراءات لتسوية النزاع يجب أن يخضع إلى ذلك الإجراء ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.
- ٥ - إذا لم يقبل أطراف النزاع أو اعتبروا غير قابلين بنفس الإجراءات. فإن الطرف الذي بدأ الإجراء ربما يخضع النزاع إما إلى الإجراء الذي اختاره الطرف الآخر أو إلى التحكيم وفقاً للمرفق الثالث ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك^(١).

ويبدو من خلال هذه المادة أن الإجراءات الخاصة قد تغير اسمها إلى التحكيم الخاص، لتمييزها عن التحكيم وفقاً للفقرة ج، وأصبحت إجراءات التحكيم الخاص على قدم المساواة مع المحاكم الأخرى. وبقيت الفقرة الخاصة

(١) تقرير الوفد العراقي إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته الخامسة مرجع سابق ص ٦٥.

للاطلاع على نص هذه المادة انظر A. O. Adede, prolegomena... op.cit P 322

بأن قبول طرف بالتحكيم الخاص لا بد له أن يضمن إعلانه بقبوله لاختصاص إحدى المحاكم على الرغم من معارضة هذه الفقرة عند مناقشتها في الهيئة العامة. كما أصبحت محكمة التحكيم هي المحكمة المختصة في حالة اختلاف الأطراف في اختيار المحكمة المختصة^(١).

وظلت صياغة هذا النص حتى تم تغييرها بالصورة التي ذكرناها في المادة ٢٨٧، وكان هدفنا من ذكر تلك النصوص هو توضيح دور المناقشات في صياغة هذه المادة لأنها تعتبر من أصعب مواد الاتفاقية، حيث كان هناك خلاف وجدل حول إنشاء محكمة قانون البحار ودور محكمة العدل الدولية، والإجراءات الخاصة.

(١) تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن أعمال دورته السادسة نيويورك ٢٣ أيار - ١٥ تموز ١٩٧٧ ص ٢.

خاتمة

لقد حاولنا وسعينا جاهدين في هذا البحث للتعرض بقدر الإمكان لمشكلة ميناء مبارك والنزاع العراقي الكويتي الحادث حول بناء هذا الميناء، وذلك بقدر الإمكان إجمالاً، وتفصيلاً أحياناً أخرى.

والذي وجدنا من خلاله الدافع الحقيقي وراء اعتراض دولة العراق على ميناء مبارك والمتمثل في المصلحة العراقية من الناحية الملاحية - على حد زعم الجانب العراقي - حيث سيؤدي بناء ميناء مبارك إلى خنق الملاحة البحرية العراقية عطفاً على التأثير في ميناء الفاو الذي بدأ العراق بنائه في هذا العام ٢٠١٢م.

ونظراً لأهمية النزاع والخلاف العراقي الكويتي حول ميناء مبارك فقد قمنا بالتأسيس القانوني لهذا الميناء في مبحث أول، وذلك بكونه أحد أجزاء المياه الداخلية، ومن ثم عرضنا لماهية المياه الداخلية والوضع القانوني والنظام المطبق عليها.

وانتقلنا إلى أنواع هذه المياه، والتي وجدناها أربعة هي: الموانئ والخلجان والمضايق والقنوات، ثم بينا سلطات واختصاصات الدولة على هذه المياه.

وعرضنا في المبحث الثاني للأزمة الكويتية العراقية حول ميناء مبارك والذي بينا من خلاله الأصل التاريخي للعلاقات بين البلدين ودور الأمم المتحدة في ترسيم الحدود بينهما، وأوضحنا أسباب اعتراض العراق على بناء الميناء وأسباب الإصرار الكويتي على بنائه، وانتهينا ببيان أسباب الخلاف بين البلدين والأوجه المختلفة سياسياً واقتصادياً وقانونياً لهذا النزاع.

التوصيات

- نظراً لبعض القصور الذي يشوب العلاقة الكويتية العراقية حول ميناء مبارك - كما يبدو من خلال هذا البحث - لذا سنقوم بعمل بعض التوصيات - من وجهة نظرنا - آملين الأخذ بها لحل النزاع بين البلدين، وهي على النحو الآتي:
- ١ - نوصي بتفضيل لجوء الكويت والعراق إلى الطرق الدبلوماسية لحل النزاع حول ميناء مبارك، ووضع آليات للتعامل معه بعيداً عن الحلول العسكرية والإعلامية حفاظاً على الإخوة والجوار بين البلدين.
 - ٢ - نوصي بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية وقرارات مجلس الأمن الخاصة بالحدود بين البلدين لبيان وجه الحق في النزاع (وإن كنا نرى أحقية الكويت ببناء ميناء مبارك لما بيناه سلفاً).
 - ٣ - نوصي بإدخال جامعة الدول العربية كمنظمة إقليمية لحسم الخلاف بين البلدين حول ميناء مبارك.
 - ٤ - نوصي بوضع آليات ونظم للجوانب الملاحية في الدول العربية حتى نتلافى شر المستقبل وما يخبئه لنا.
 - ٥ - نوصي بعمل ميثاق تعاون وتكامل بين البلدين يمنع - بإذن الله - من حدوث نزاعات مستقبلية سواء ملاحية أو برية.
 - ٦ - نوصي البلدين بعدم التعتن في الأخذ بالحلول العاقلة للخروج من الأزمة (ولا ننسى أن ميناء مبارك سيعود بالنفع على العراق، وذلك لمرور السفن الذاهبة إلى تركيا من الموانئ العراقية).
 - ٧ - نوصي بتكوين البلدين - الكويت والعراق - للجان متخصصة حيادية من بعض الدول العربية لحسم مدى صحة بناء ميناء مبارك من عدمه ومدى تأثيره في دولة العراق.
 - ٨ - نوصي بالتعاون بين البلدين ملاحياً، وذلك بأن تساعد الكويت العراق على بناء ميناء الفاو حتى تنعم كل من البلدين برخاء ونمو اقتصادي، وذلك بما لا يخل بالملاحة في أي من البلدين.

المراجع

أولاً - الكتب العربية:

- ١ - د. ابراهيم العناني - قانون البحار - الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - ١٩٨٥م.
- ٢ - د. أحمد ابو الوفا - الوسيط في القانون الدولي العام - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - ١٩٩٥/١٩٩٦م.
- ٣ - د. أحمد عبد الحميد عشوش، د. عمر أبو بكر باخشب - الوسيط في القانون الدولي العام - دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية - مؤسسة شباب الجامعة - طبعة ١٩٩٠ - الإسكندرية - دون رقم طبعة.
- ٤ - د. رشيد حمد العنزي - القانون الدولي العام ودراسات خاصة عن موقف القانون الدولي من الاحتلال العراقي لدولة الكويت - الطبعة الثانية ٢٠٠٠ - جامعة الكويت.
- ٥ - د. الشافعي محمد بشير - القانون الدولي العام في السلم والحرب - دار الفكر الجامعي - الطبعة الرابعة - ١٩٧٩م.
- ٦ - د. عبد العزيز محمد سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - ١٩٦٩ - دون سنة طبع أو طبعة.
- ٧ - د. عبد المنعم محمد داود - القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية - منشأة المعارف - الطبعة الأولى - ١٩٩٩م.
- ٨ - د. عبد المنعم محمد داود - مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٩٨م.
- ٩ - د. فخري رشيد - النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية - جامعة بغداد - ١٩٨٠م.
- ١٠ - د. محسن الشيشكلي - مذكرات في القانون الدولي العام (على الآلة الكاتبة) - جامعة الكويت - ١٩٨٤م - دون رقم طبعة.

- ١١- د. محمد السعيد الدقاق، شرط المصلحة في دعوى المسؤولية عن انتهاك الشرعية الدولية، الدار الجامعية للطباعة، بيروت ١٩٨٣.
- ١٢- د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام - جامعة القاهرة - ١٩٦٧م.
- ١٣- د. محمد سامي عبد الحميد، د. محمد السعيد، د. إبراهيم أحمد خليفة - القانون الدولي العام - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - طبعة ٢٠٠٣م.
- ١٤- د. محمد سعيد الخطيب - القانون الدولي والحق العربي في منع الملاحة الإسرائيلية في المياه الإقليمية العربية - مطبعة العاني - بغداد - ١٩٧٩م.
- ١٥- د. محمد طلعت الغنيمي - الأحكام العامة من قانون الأمم - قانون السلم - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٧٠م.
- ١٦- د. محمد طلعت الغنيمي - القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة - منشأة المعارف - ١٩٧٥ - دون رقم طبعة.
- ١٧- د. هشام على صادق - تنازع القوانين - الطبعة الثانية - منشأة المعارف - الإسكندرية - دون سنة طبع.

ثانياً - الكتب الأجنبية:

- 1 - A. O. Adede, prolegomena to the dispute settlement part of the law of the sea convention. N.Y.U.J.I & Pol., 1977.
- 2 - A. O. Adede, settlement of dispute arising under the law of the sea convention A.J.I.L., Vol.69, 1975.
- 3 - Bernard H. Oxman, The rule of the law and the united nation convention on the law of the sea, European Journal of International law, Vol.7, No.3, 1996.
- 4 - Bruel Erik - international straits, London and Copenhagen, 1947.

- 5 - Charles rousseau, droit international public sirey - paris 1953
- 6 - Ferron, oliver de-le droit international de la mer, tom. I Geneve et Paris, 1958.
- 7 - Gllbert Gidel: le droit international public de la mer, T. LLL Les Editions Internationales Paris, 1934.
- 8 - John king Gamble, The law of the sea conference, Dispute settlement in perspective, V.J.I.L. Vol.9, 1976.
- 9 - Louis delbez, les Principles Generaux Du Droit international public L.G.D.J, Paris, 1964.
- 10 - Lakhtine, W. Rights over the arctic, A-J-I-L, vol-29, 1930.
- 11 - Ocean and law of the sea settlement of dispute. 16 November, 1999
- 12 - Paul C. Irwin, settlement of maritime boundary dispute: An analysis of the law of the sea negotiations, Ocean Development and International law Journal, Vol.8, No.2, 1980.
- 13 - Sucharikul-state immunities and trading activities in international law 1959.
- 14 - Tullio Treves, conflicts between the international tribunal for the law of the sea and the international court of Justice N.Y.U.J.I.L. & Pol. Vol. 31. 1999.

ثالثاً - الاتفاقيات والقرارات:

- ١ - قرار مجلس الأمن رقم ٧٣٣ الصادر في ١٩٩٢.
- ٢ - قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ الصادر في ١٩٩٣م.
- ٣ - اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م.

٤ - اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م.

٥ - قرار مجلس الأمن رقم ٦٨٧ الصادر في ٣ أبريل ١٩٩١م.

رابعاً - الرسائل العلمية:

١ - إبراهيم أحمد السامرائي، فعالية مبدأ التسوية السلمية للنزاعات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٧.

٢ - د. عبد الله شاکر الطائي - النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على تيران وباب المندب - رسالة دكتوراه - مقدمة إلى جامعة القاهرة - مطبعة الاستقلال الكبرى - ١٩٧٤م - دون رقم طبعة - رسالة.

٣ - د. عوض محمد المر - حق المرور البريء في البحار - رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عين شمس - القاهرة - ١٩٧٧م.

خامساً - المجلات:

١ - المجلة المصرية للقانون الدولي لعام ١٩٥٥ - الجزء الثاني.

٢ - مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية - العدد الرابع والسبعون - يوليو ١٩٩٤.

