# ميناء مبارك وتأثيراته السياسية والاقتصادية على العراق دراسة تاريخية

الكلمات المفتاحية: العراق – ميناء مبارك – الكويت

أ.م.د. وئام شاكر غني عطره
جامعة بغداد /كلية التربية للبنات
Wiam2009@yahoo.com

**الملخص**

تم ترسيم الحدود العراقية – الكويتية عام ١٩٩١ وتعرض العراق لعقوبات سياسية واقتصادية استمرت حتى عام ٢٠٠٣ كان تغيير النظام السياسي وبدأ مرحلة تأريخية جديدة في العراق.

وبعد إعلان فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير عام ٢٠١٠، أعلنت الحكومة الكويتية نيتها بإنشاء ميناء مبارك عام ٢٠١١، فكان استكمالاً لترسيم الحدود بناءً على قرارات دولية سابقة، وهي خطة غير مباشرة لتقويض العراق سياسياً ، واقتصادياً، وتقليص حركة تجارته.

اعتبر انشاء ميناء مبارك مكسبا كويتيا سياسياً ، وماليا على المستويين الاقليمي والعالمي، مقابل تقليص الساحل البحري العراقي وضرباً صريحاً لاستثمارات العراق في المنطقة.

**المقدمة**

تطرقت دراسات جغرافية وسياسية وقانونية سابقة لبعض جوانب الموضوع فأرتينا تسليط الضوء على احداثه وانعكاساتها تأريخيا بدراسة موثقة عن ترسيم الحدود بين الطرفين والتأثيرات السياسية والاقتصادية لميناء مبارك وموقف العراق من انشائه.

شهدت العلاقات العراقية – الكويتية توتراً واضحاً ولاسيما فيما يتعلق بترسيم الحدود البرية، والبحرية على حد سواء فكانت الكويت دائمة التعرض للمصالح السياسية والاقتصادية العراقية وظهر ذلك واضحاً ، وصريحاً بعد إعلان العراق إنشاء ميناء الفاو الكبير، فأعلنت الكويت رغبتها في إنشاء ميناء مبارك ضمن منطقة خور عبد الله.

**مشكلة البحث:**

ان المشكلة في ترسيم الحدود بين العراق والكويت، وانشاء مشروع ميناء مبارك مشكلة وسلوك سياسي له تبعات خطيرة على العراق، والغرض الاساسي منه يكمن في إحتواء العراق سلبياً ، ومصادرة حريته البحرية اقتصادياً.

**أهمية البحث:**

تناولت أهمية البحث في تقديم دراسة عن طبيعة ترسيم الحدود العراقية–الكويتية بعد عام ١٩٩١، ومدى تأثير ميناء مبارك في الحياة السياسية والاقتصادية للعراق.

**فرضية البحث:**

حاولت فرضية البحث تسليط الضوء على ما يأتي:

١- ترسيم الحدود العراقية – الكويتية بعد عام ١٩٩١.

٢- التأثيرات السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك على العراق.

٣- ردود الافعال العراقية إزاء هذا المشروع.

**منهجية البحث:**

إعتمد البحث على عرض الاحداث التأريخية، وتفسيرها ، وإتباع منهج تأريخي استقرائي لدراسة تطور التأريخ السياسي لترسيم الحدود بين العراق والكويت، وتبعاته السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك على العراق، وذلك بالاعتماد على مجموعة من الوثائق السياسية التي وثقت المرحلة.

**هيكلية البحث:**

تضمن البحث في عرضه للموضوع تمهيد ومبحثين:

تناول المبحث الاول: الحدود العراقية – الكويتية والذي تطرق الى:

١. ترسيم الحدود العراقية – الكويتية بعد حرب الخليج الثانية عام ١٩٩١.

٢. موقع ميناء مبارك الجغرافي.

اما المبحث الثاني ناقش التأثيرات السياسية والاقتصادية لميناء مبارك على العراق والذي تمثل بالاتي:

١. تأثير ميناء مبارك في المياه الاقليمية العراقية.

٢. التأثيرات السياسية والاقتصادية لميناء مبارك على العراق.

**التمهيد:**

استغلت الكويت الاحداث السياسية واخذت بالتوسع على حساب الاراضي العراقية، وإستمر توتر العلاقات العراقية – الكويتية حول ترسيم الحدود وخاصة بعد تعرض العراق لاوضاع سياسية حرجة، فصراعه مع الاكراد في كردستان والذي توقف نسبيا بتوقيع اتفاقية

الجزائر عام ١٩٧٥[١]، الامر الذي ادى الى إستنزاف الكثير من القدرات السياسية والعسكرية العراقية.(محمد،١١٨،١٩٨٠)، واندلاع حرب الخليج الاولى[٢] في ايلول عام ١٩٨٠ والتي طالب العراق الكويت بتأجير جزيرة بوبيان،وهي من اكبر الجزر التي تقع شمال غربي الخليج العربي، ومنحه جزيرة وربة والتي تقع في الجزء الشمالي الشرقي، وتعتبر أخر جزيرة تابعة للكويت من جهة الشمال لغرض حماية الاراضي العراقية من هجمات الجيش الايراني، وهذا مارفضته الكويت رفضاً قاطعاً.

بعد إنتهاء الحرب العراقية – الايرانية في اب عام ١٩٨٨ تعرض العراق الى مشاكل اقتصادية[٣] أدت الى خسارته تقريباً مليار دولار سنوياً، اذ قامت الكويت بسحب النفط من حقل الرميلة الذي يقع في المنطقة الحدودية المتنازع عليها بين العراق والكويت، فضلاً عن أمور معقدة كملف الديون التي قدمته الى العراق في أثناء حربه مع ايران والتعويضات ،والاسرى، والمفقودين، وميناء مبارك.(الهاشمي، ١٩٩٠، ٢٦٠)

بقيت العلاقات العراقية – الكويتية محفوفة بمخاطر كثيرة، فضلاً عن وجود الكثير من الملفات العالقة والتي تحتاج الى تسوية سريعة ومنصفة، وهذا يعني ان العلاقات شملت الاحتمالات جميعها لكثرة المشكلات والتي سمحت بتدخل أطراف خارجية لضمان أمن الكويت في المنطقة، وان استمرار التوتر السياسي بين العراق ، والكويت أصبح عائقاً أمام نجاح سياسة السلام الذاتي في المنطقة ، والقى بظلاله على الامن الاقليمي للمنطقة.

**المبحث الاول: الحدود العراقية – الكويتية:**

إزداد توتر العلاقات العراقية – الكويتية بعد إتهام العراق للكويت بالاستيلاء على نفط حقول الرميلة الحدودية فجزء من هذه الحقول يقع في الاراضي العراقية والجزء الاخر يقع في الاراضي الكويتية، فضلاً عن تدني أسعار النفط في السوق العالمية بسبب وفرة الانتاج، وتحمل العراق خسائر مالية، واقتصادية كبيرة . (محمد، ١٩٨٠، ١٢٠)

بدأ العراق بتوجيه اتهامه بأن الكويت انجزت أعمال تنقيب غير مرخصة عن النفط في الجانب العراقي من حقل الرميلة النفطي والمعروف بحقل الرتقة في الكويت وهو حقل مشترك بين الكويت والعراق،( عبد القادر، ٢٠٠٠، ١٣٢)، واكد ايضا على الكويت والسعودية التفاوض على الديون أو إلغاءها الا ان هذه الجهود الدبلوماسية لم تثمر في تخفيف حدة

التوتر ،فكان اجتياح[٤] العراق عسكرياً للكويت في الثاني من آب عام ١٩٩٠. (الهاشمي، ١٩٩٠، ٢٦٢)

تسارعت الاحداث السياسية وبدعوة من الكويت عقد مجلس الامن في هيأة الامم المتحدة جلستهِ الطارئة في آب عام ١٩٩٠، ودعى المجلس خروج العراق من الكويت مباشرة دون قيد ، او شرط ، فضلاً عن قرارات[٥] اخرى توالت فيما بعد.

١. ترسيم الحدود العراقية – الكويتية بعد حرب الخليج الثانية عام ١٩٩١:

أقرت القرارات في مجلس الامن وطالبت بترسيم الحدود العراقية – الكويتية، وكان قرار ٦٨٧[٦]من اهم القرارات والصادر في الثالث من نيسان عام ١٩٩١ ، كما تم وضع حاجز حدودي[٧] بين العراق ، والكويت بطول مئة وعشرين ميلا وعلى طول الحدود المشتركة بينهما.

شكل مجلس الامن لجنة[٨] دولية لترسيم الحدود بين العراق والكويت، ، اذ قدمت الكويت يوم الثامن والعشرون من آذار عام ١٩٩١ خريطة موضحة فيها الحدود البرية والبحرية بين العراق والكويت. (المشهداني، ١٩٩٦، ١٦٦)

جاء هذا القرار تقويضا للسلوك العراقي بفرض القيود السياسية والاقتصادية ، ونشر وحدة مراقبين تابعة للأمم المتحدة ، وترتيبات لتخطيط الحدود بين العراق والكويت، وإزالة أو تدمير أسلحة الدمار الشامل العراقية وتدابير لمنع حيازتها مجددا ، وإنشاء صندوق للتعويضات لتغطية الخسائر والأضرار المباشرة الناجمة عن غزو العراق للكويت.

قدم العراق انتقاداً[٩] شديد اللهجة لقرار مجلس الامن في ترسيم الحدود إجبارياً بين الدولتين والمعتمدة على الخريطة المذكورة انفا ، اذ قدم وزير الخارجية العراقي طارق عزيز[١٠] رسالة الى الامين العام للامم المتحدة (خافيير بيريز دي كوييار) Gavier Perez De Coyar يوم الثالث والعشرون من نيسان عام ١٩٩١، أوضح فيها موقف العراق في ذلك. (Dickson, 1990, 288)كان سبب اعتراض العراق عدم وجود أساس قانوني لهذه الخريطة والتي شكلت مستنداً أساسياً في عمل اللجنة، فضلاً عن عدم اعتراف العراق بهذه الخريطة طيلة السنوات الماضية.

تم ترسيم الحدود البحرية باستقطاع أراضي من ".. ميناء ام قصر، و ترسيم خط الحدود الجديد الذي يمر من منتصف خور عبد الله، والذي كان في السابق يخضع باكمله للسيادة

العراقية، وقد بذلت الحكومة العراقية جهوداً في أعمال الحفر والكري لتسهيل سير السفن التجارية الداخلة والخارجة عن طريق هذا الخور الى الموانئ العراقية..." (السعدون، ٢٠٠٦، ٢٤٢)

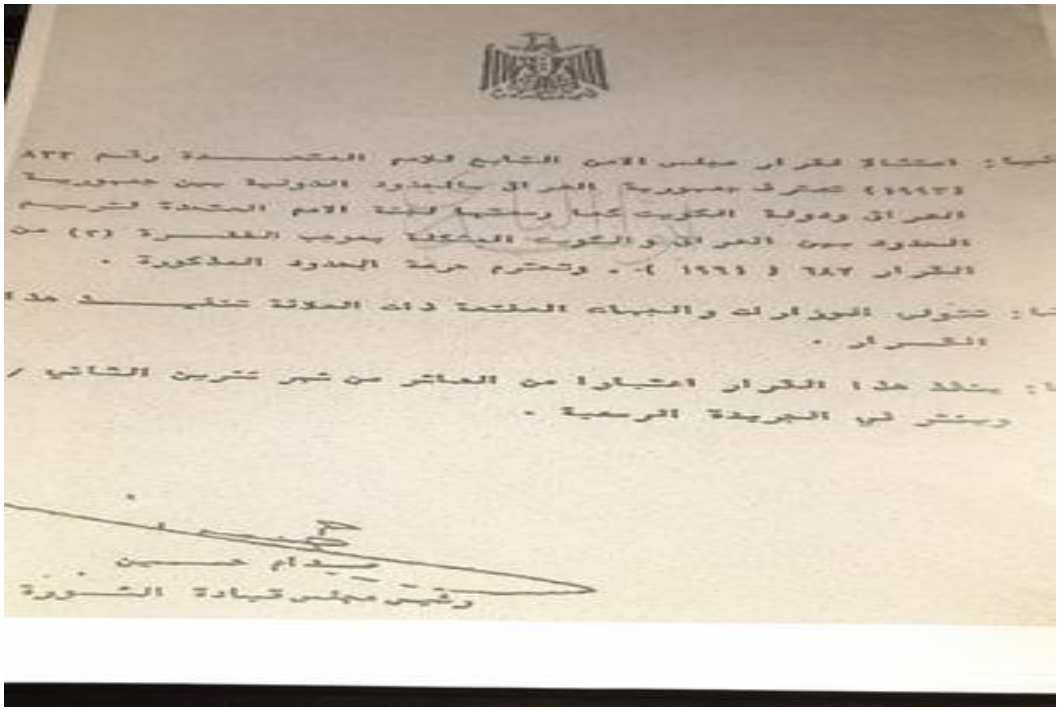
لم يهتم مجلس الامن لإنتقادات ،وإعتراضات العراق على قرارات اللجنة، وإنما خول مجلس الامن صلاحيات واسعة للجنة المشكلة في ترسيم الحدود بوصف قراراتها ملزمة، كما وألزمت العراق القبول قسراً بقراراتها. (السعدون، ٢٠٠٦، ٢٤٣)

كان اهتمام مجلس الامن في رجوع السيادة والاستقلال والسلامة الإقليمية للكويت وبعودة حكومتها الشرعية، و ضرورة التأكد من النوايا السلمية للعراق في ضوء غزوه للكويت واحتلاله لها بصورة غير مشروعة.

قدمت لجنة ترسيم الحدود تقريرها في العشرين من آيار عام ١٩٩٣ الى الأمين العام لهيأة الامم المتحدة بطرس غالي، وتم تخطيط الحدود كما رسمتها اللجنة سابقاً وتضمن التقرير أيضاً خريطة رسمت عليها احداثيات خط الحدود ، وأكدت هيأة الامم المتحدة على ضرورة إحترام الحدود الدولية بين الدولتين، والتي أنهت اللجنة الدولية تخطيطها. (المشهداني، ١٩٩٦، ٢٣٥)

أصدر مجلس الامن قرارات حاسمة ومهمة في موضوع الحدود العراقية – الكويتية، والزام الحكومة العراقية بالاعتراف بها وفق قرار ٨٣٣ كما مبين في صورة رقم (١) ، كان غرضها المعلن حماية الامن الاقليمي في منطقة الخليج العربي، بينما في الحقيقة هي افتعال أزمة اقليمية كبرى هيأة لصراع حضاري مستمر في المنطقة.

**صورة رقم (١) اعتراف الحكومة العراقية بقرارات مجلس الامن**

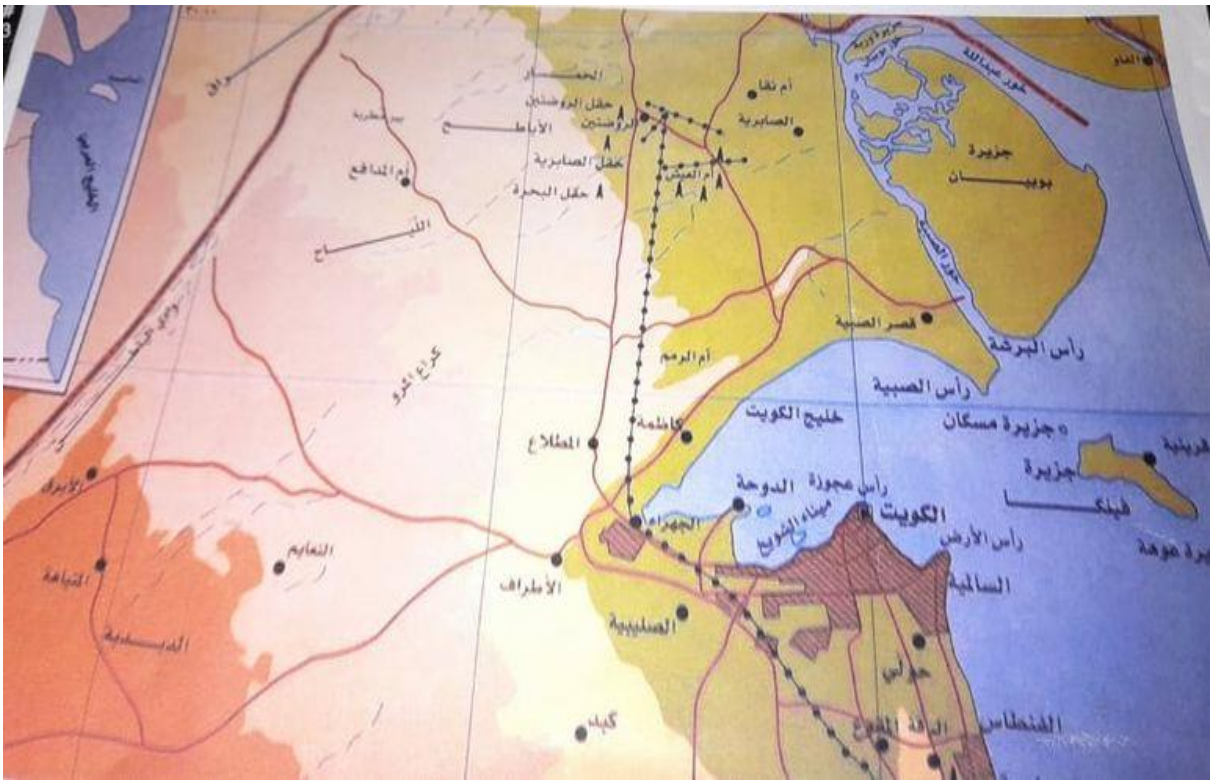


و أوعزت باستخدام القوة الشرعية في حال انتهاك العراق للحدود، أو التشكيك في أعمال، وقرارات اللجنة التي رسمت الحدود بين الطرفين، والتلويح للكويت ببناء ميناء مبارك، لتعزيز موقفها باعطاء الحق للدول العربية باستخدام القوة عن طريق استقدام قوات حفظ السلام الدولية في المنطقة، ،وتضييق المنفذ البحري الوحيد في أم قصر جنوب العراق كاجراء رادع، وتحذير معلن لاي إنتهاك عراقي.

**٢. موقع ميناء مبارك الجغرافي:** أُختيرَ موقع ميناء مبارك في الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان أي الجانب الملاصق للممر المائي لخور عبد الله،[١١] والذي يمثل منتصفه بمثابة الحد الفاصل للحدود البحرية الاقليمية بين العراق والكويت.(حافظ، ٢٠٠٠، ١٨١)، اذ يفصل الممر المائي خور عبد الله بين البر العراقي (شبه جزيرة الفاو) والبر الكويتي (جزيرتي وربة وبوبيان) فتنقسم مياه الخور على نصفين، كما موضح في الخريطة صورة رقم (٢) ، النصف الشرقي يمثل المياه الاقليمية العراقية، والنصف الغربي يمثل المياه الاقليمية الكويتية، إذ يتسع الخور في النهاية الجنوبية الفاصلة بين شبه جزيرة الفاو وجزيرة بوبيان بحدود عشرين كيلومتر مربع اي باتجاه الخليج العربي، ولكنه يضيق كلما اتجهنا شمالاً ليصبح عرضه عند ميناء

مبارك بحدود ثمانية كيلومتر مربع ، ويصبح اكثر ضيقاً عندما يجتاز جزيرة وربة الكويتية، ويصل الى ميناء أم قصر العراقي. (النفيسي، ٢٠١٢، ب ص)

**صورة رقم (٢) خريطة الموقع الجغرافي لميناء مبارك**




**المبحث الثاني : التأثيرات السياسية والاقتصادية لميناء مبارك على العراق**

**١. تأثير ميناء مبارك في المياه الاقليمية العراقية:**

خطط ميناء مبارك بأربع مراحل بواقع أربعة أرصفة مع مخطط هيكلي يصل الى ستين رصيف ليصبح أكبر الموانئ في الخليج العربي، بارتباط الميناء مع البر الرئيسي في (الصبية) ومدينة الحرير بثلاث جسور، وطرق سريعة من المقرر ان ترتبط مع سكة (القطار الخليجي) التي تخدم الميناء، فضلاً عن مد سكة حديد باتجاه العراق، وايران، وتركيا. (العامري، ٢٠١٢، ٢٨٦)

أُنشئ ميناء مبارك ضمن المياه الاقليمية الكويتية، ولكن تأثيره السلبي واضحاً وحق العراق الاعتراض على إنشائه، ويكمن هذا التأثير في حركة ومرور السفن العراقية والاجنبية الداخلة والخارجة الى ميناء ام قصر والذي يقع شمال خور عبد الله، وان الجانب العراقي من خور

عبد الله جزء ضحل لايمكن للسفن الملاحة والابحار فيه، فإن إنشاء هذا الميناء له اثار سلبية على اقتصاد العراق. (المنصوري، ٢٠١١، ٢٣٨)

ان الكويت ليست بحاجة اقتصادية لتحويل أكبر جزرها الى ميناء وذلك لامتلاكها مجموعة موانئ[١٢] تجارية، ونفطية كبيرة على الخليج العربي والمنتشرة على طول الساحل البحري العميق والذي يمتد لاكثر من خمسمائة كيلومتر‌مربع، كما ان بناء ميناء مبارك على جزيرة غير آهلة بالسكان، والذي لا يبعد سوى كيلومتر واحد عن قضاء الفاو العراقي، هي محاولة لألحاق الضرر بالاقتصاد العراقي. (المنصوري، ٢٠١١، ٢٣٩)

أما من الناحية القانونية فان قرار مجلس الامن المرقم ٨٣٣[١٣] لسنة (١٩٩٣)، وتأكيد التقرير النهائي للجنة تخطيط الحدود بين العراق والكويت المذكورة انفا، وقد حرص مجلس الامن على تطبيق بنوده تطبيقا كاملا وشاملا.[١٤]

كان موقف الكويت واصراراها واضحاً في إتمام مشروعها، إذ أعلنت تمسكها بالقرارات الدولية، وأكدَت ان مشروع ميناء مبارك قد انشئ على أراضٍ كويتية تبعد كيلومتراً واحداً عن الاراضي العراقية، فمن ناحية القانون الدولي ان الكويت لم تتجاوز نطاق مياهها الاقليمية، ومن ثم فان عملية إنشاء الميناء خاضعة للسيادة الوطنية الكويتية مع مراعاة قواعد القانون الدولي في حق المرور البري للسفن عامة. (عبيد، ٢٠١١، ٢٥)

و ان تغيرات[١٥] الساحل الكويتي عند خور عبد الله زاد مساحات واسعة من اليابسة فتأثرت الحدود بين الدولتين، واستطاعت الكويت بفعل عوامل الترسيب ،وبروز مساحات من الجزر الصغيرة عند مدخل خور عبد الله تنمية هذه المساحات، وحمايتها من عوامل التعرية والاعتماد على مناسيبها عند حساب، او ترسيم الحدود الدولية بين الدولتين. (المحمود، ٢٠٠٦، ٢٣٥)

أصبح ميناء مبارك نقطة خلاف إستراتيجي بين العراق والكويت، وتهديد واضح لمنفذهِ البحري الوحيد ومكانته البحرية.

**٢. التأثيرات السياسية والاقتصادية لميناء مبارك على العراق:**

بعد إعلان إنشاء ميناء الفاو[١٦] الكبير عام ٢٠١٠، أعلنت الحكومة الكويتية نيتها بإنشاء ميناء مبارك عام ٢٠١١.

ان إنشاء ميناء مبارك استكمالاً لترسيم الحدود بناءً على قرارات دولية سابقة،[١٧] خطة غير مباشرة لعودة التدخل الاجنبي في الخليج العربي والاستحواذ على خيراته بصورة غير مباشر، كما ان تقليص حركة التجارة العراقية من جهة الجنوب عن طريق غلق المنافذ البحرية العراقية من جهة الكويت ومضيق تيران باللجوء الى الاحتكام الدولي، (المحمود، ٢٠٠٦، ٢٤٠) اذ سيتم نقل النفط عن طريق خطوط غير آمنة،[١٨] الامر الذي دفع التجارة العراقية نحو تركيا والشمال والترويج مجدداً لخط برلين – بغداد.[١٩]

إمتاز موقع ميناء مبارك بالاستراتيجية الفعالة، وان بنائهِ حقق للكويت مركزاً، سياسياً، ومالياً على المستويين الاقليمي والعالمي. اذ أدرك العراق مخاطر تقليص الساحل البحري بوصفه دولة شبه حبيسة تبلغ مساحتها تقريباً اقل من (٥٠٠٠٠٠) نصف مليون كيلومتر مربع ولا يزيد ساحلها البحري عن (٥٠) خمسين كيلومترمربع، بينما تبلغ مساحة الكويت مايقارب (١٨٠٠٠) ثمانية عشر الف كيلومتر مربع ولديها ساحل بحري يمتد الى (٥٠٠) خمسمائة كيلومتر مربع، فضلاً عن غلق القناة الملاحية عن طريق بناء أكبر ساتر إسمنتي مدعم بالحجارة ومحاط بالركائز الفولاذية، تمهيداً لقطع المسارات الملاحية المؤدية الى ميناء ام قصر، (الجميلي، ٢٠١٢، ١٥٥–١٥٧) وقطع كميات كبيرة من المياه عن الميناء، مما يؤدي الى انخفاض منسوبه انخفاضا حادا وخطيرا، كما ان الميناء لم يشيد على ساحل جزيرة بوبيان، بل أُختير الجانب الايمن من الجزيرة داخل الممر الملاحي الضيق، وأُقيمت ركائز المرسى على مسافة (٣) ثلاثة كيلومترات تقريباً نحو الموانئ العراقية مما لحق الضرر بخطوط الملاحة العراقية. (محسن، ٢٠١١، ١١٦–١٢٥)

ان ميناء مبارك سبب عجزاً كبيراً في قناة خور عبد الله المؤدية الى ميناء أم قصر وخور الزبير، وجعل ميناء الفاو الكبير دون فائدة، نتيجة فقدان تعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية، فضلاً عن فقدان الايدي العاملة العراقية التي تعمل في هذه الموانئ، وتعرض مدينة البصرة الى حالة من التدهور الاقتصادي، (محسن، ٢٠١١، ١٢٦) لان اغلب السفن التجارية تتجه لميناء مبارك والذي يكون الطريق المباشر للسوق العراقية، اي ان العراق يستلم البضائع التجارية عن طريق هذا الميناء ليتم تسويقها داخلياً وبالمقابل فان البضائع العراقية تتجه نحو الميناء ايضاً ليتم شحنها من الميناء، مع عزم الكويت على فرض رسوم مالية على مرور السفن العراقية، كما ان عمليات الحفر، والردم وإنشاء السواتر الخرسانية في

خور عبد الله تلحق ضرراً بالثروة السمكية، والتي هي غذاء أساسي لسكان الجنوب، فضلاً عن الاضرار التي تلحق بالبيئة من جراء الفضلات الناجمة عن المشروع، والسفن الراسية فيه، أو من المشاريع الخدمية المزمع الحاقها بالميناء مثل مصنع الالمنيوم المقرر إنشائه على جزيرة بوبيان. (الصادق، ٢٠٠٩، ١٣٧)

عد ميناء مبارك إجهاضاً صريحاً لمشروع ميناء الفاو الكبير بجلب استثمارات عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان، ولذلك تأثيراً سلبياً في العلاقات الثنائية بين الدولتين، ومطالبة العراق المستمرة بتوسيع منفذه البحري على الخليج. (الصادق، ٢٠٠٩، ١٣٩)

ومقابل هذا القلق العراقي هناك إصرار كويتي الاستمرار في بناء ميناء مبارك وإكماله بأسرع وقت ممكن.

أثارت هذه الاوضاع جدلاً واسعاً في الاوساط السياسية العراقية، فتشكل وفد تفاوضي عراقي يوم الثالث والعشرون من ايار عام ٢٠١١ ضم أعضاء من وزارة الخارجية و وزارة النقل و وتوجه الى الكويت، ضم الوفد كل من:

١- السفير زيد عز الدين محمد / رئيساً للوفد / وزارة الخارجية.

٢- الدكتور رياض الاعظمي / مستشار السيد الوزير للشؤون القانونية / وزارة الخارجية.

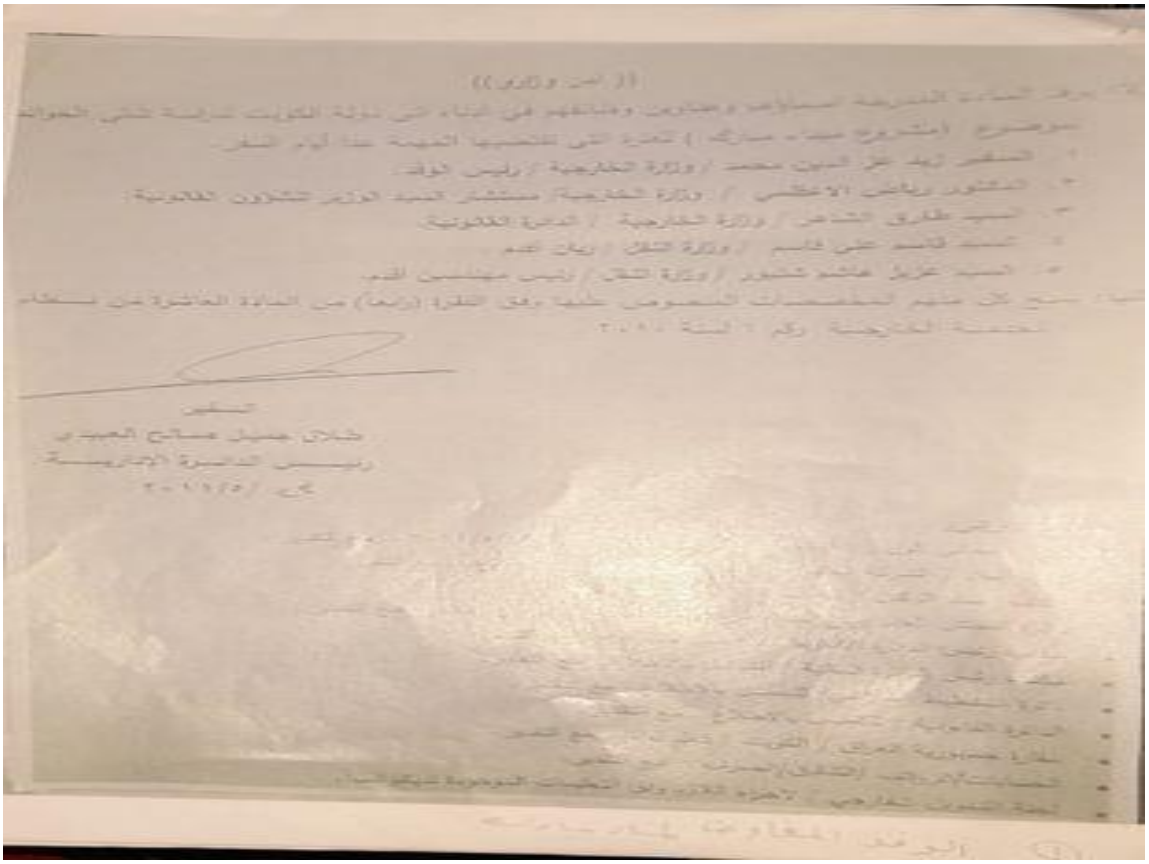
٣- طارق الساهر / الدائرة القانونية / وزارة الخارجية.

٤- قاسم علي قاسم / ربان اقدم / وزارة النقل.

٥- عزيز هاشم شنيور / رئيس مهندسين اقدم / وزارة النقل.

كما موضح في الامر الوزاري صورة رقم (٣) :

**صورة رقم (٣)اعضاء الوفد العراقي المفاوض لمشروع ميناء مبارك**



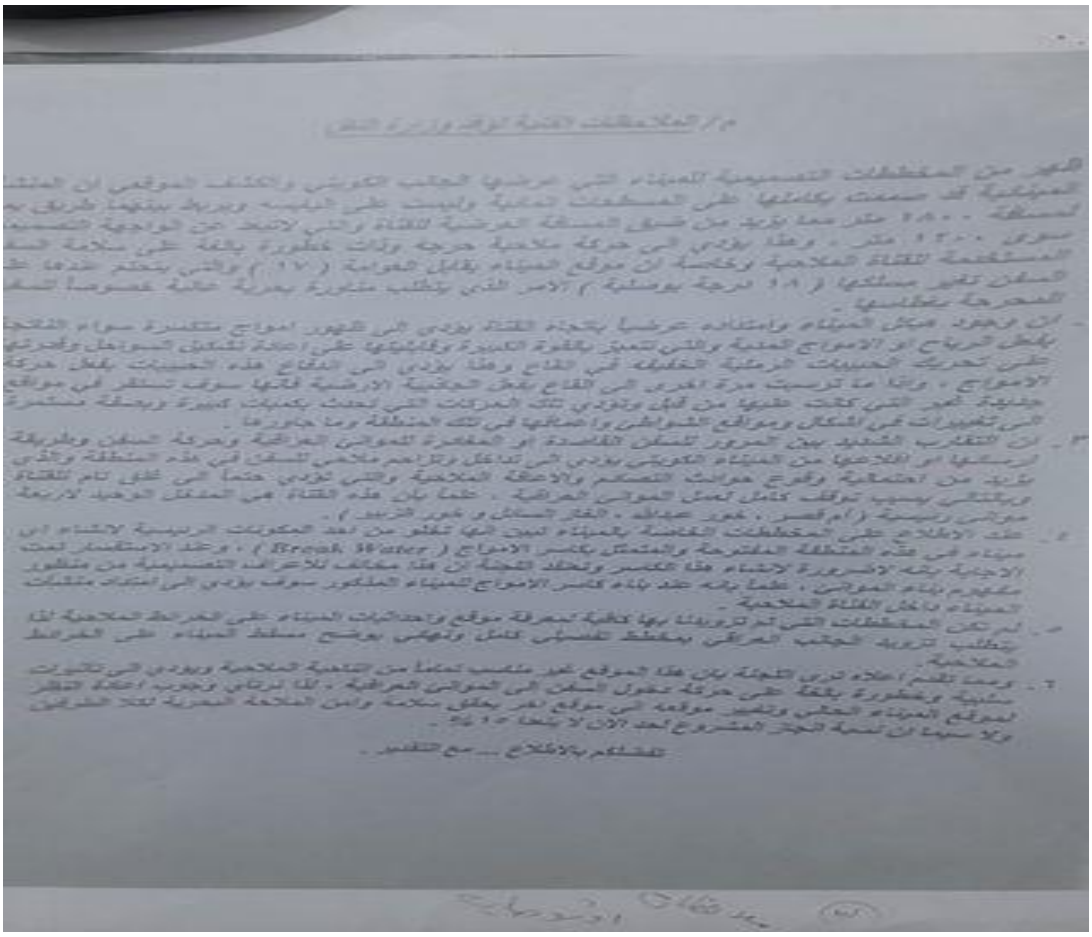
أما الجانب الكويتي ترأسه وزير الخارجية محمد صباح الصباح[٢٠] وعدد من اعضاء الحكومة الكويتية( للاسف لم تتوفر معلومات عنهم) أبرزهم نائب وزير الخارجية الكويتي خالد جار الله.[٢١]

إستمرت المناقشات بين الوفدين العراقي والكويتي وتمسكت الكويت بموقفها، وأكدت انها حريصة، وملتزمة دائماً بتطبيق الاتفاقيات والقرارات الدولية، وانها لم تتجاوز على اي شبر من الاراضي العراقية، كما إنها لاتقبل اي تجاوز على شبر من أراضيها. وفشلَ العراق في إثبات موقفه السياسي والاقتصادي في أثناء المباحثات، وتم توقيع العراق على محضر الاجتماع، وعاد الوفد الى العراق.

قدَم وفد وزارة النقل تقريراً أوضح فيه ملاحظاته الفنية، وبيَّن اعتراضه على توقيع المحضر من رئيس الوفد السفير زيد عز الدين محمد. (خليل، ٢٠١٧، ب.ص) قدمت الملاحظات الى وزير النقل هادي فرحان العامري[٢٢] في حزيران عام ٢٠١١، تصدرت اولى هذه الملاحظات إعادة النظر بموقع الميناء، وبَّين الوفد العراقي ضرورة التمعن بتأثيراته السياسية والاقتصادية،

والامنية على العراق، كما موضح في صورة رقم (٤) وطالب وفد وزارة النقل العراق باتخاذ موقفاً سريعاً للوقوف أمام الجوانب السلبية التي تفرزها أعمال الردم في المنطقة.

**صورة رقم(٤) اهم الملاحظات الفنية والموقعية لوفد وزارة النقل العراقي**



وذكر هادي العامري في مؤتمر صحفي[٢٣] في النجف عند لقائه ببعض شيوخ العشائر في المدينة معقباً على موقف الكويت قائلاً: "ان بناء دولة الكويت لميناء مبارك في موقعه الحالي يعود بالضرر الكبير على العراق ويدمر الموانئ العراقية ويدمر حتى الأجواء البيئية في المنطقة ... واكد على ضرورة تبديل مكان بناء الميناء ...".وكان ذلك واضحا في تقريره الرسمي الذي قدم الى الامانة العامة لمجلس الوزراء العراقي في حزيران عام ٢٠١١ مبينا فيه اهم النتائج السلبية المؤثرة بالعراق من جراء انشاء هذا الميناء.

**صورة رقم(٥) تقرير وزير النقل العراقي هادي العامري الى الامانة العامة لمجلس الوزراء**

كانت ردود أفعال الكويت على هذه التصريحات، والتقارير بالاستمرار في بناء الميناء ولاسيما تأكيد وزير الاشغال العامة الكويتي فاضل صفر[٢٤] بقوله: " ان وزارته مستمرة في تنفيذ مشروع ميناء مبارك الكبير على الخطة الموضوعة له، موضحاً ان التنفيذ جار في المرحلة الاولى وإنها لم تلقَ أي أوامر بايقاف العمل فيه".[٢٥] كما لم تجد هذه التقارير إهتماماً واضحاً من الحكومة العراقية، وكان تبريرها ان توصيف الحدود، ورسمها بين الدولتين تم عام (١٩٩١) وما تلاها وان ميناء مبارك انشئ على الاراضي الكويتية، وهذا ما اكده الخبير القانوني طارق حرب باشارة له الى قرارات الامم المتحدة الانفة الذكر بقوله: " .. ان إعطاء خور عبد الله للكويت هو ليس خطأ الحكومة الحالية، وإنما هو قرار دولي من لجنة الترسيم الدولية التي رسمت الحدود بين العراق والكويت عام ١٩٩١ مشيرا الى ان النواب الذين

ينتقدون الحكومة الحالية هم في عالم ثان لان القرار ليس بجديد وقد حسمت مسألته وفق لجنة دولية من الأمم المتحدة قامت برسم الحدود بين العراق والكويت".(الزهيري، ٢٠١٧، ٣)

مارست الكويت ضغوطها السياسية والاقتصادية ايضا لفرض إرادتها في إنشاء الميناء مقابل خروج العراق من طائلة البند السابع[٢٦] لترسيم الحدود، وتنظيم الملاحة البحرية من خور عبد الله لصالحها.[٢٧]

وقّع العراق يوم الثاني والعشرون من آب عام ٢٠١٣ مع الكويت إتفاقية خور عبد الله لتنظيم الملاحة البحرية بين البلدين أبان رئاسة حكومة نوري المالكي[٢٨] و وزير النقل هادي فرحان العامري، و وزير الخارجية هوشيار زيباري.[٢٩]

وبصدد تسليط الضوء على بعض بنود الاتفاقية، ( لطفا الاطلاع عليها في ملحق البحث) تضمن البند الثالث عدم رفع أي علم آخر على السفن التي تحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين غير علم جنسيتها خلال مرورها في المياه الإقليمية للطرف الآخر عند استخدامها القناة، أما السفن الأجنبية فملزَمة برفع علم بلدها فقط، على أن تنطبق أحكام هذا الاتفاق على السفن الحربية وخفر السواحل لكلا الطرفين،وهذا يسئ الى سيادة العراق كونها تمنع السفن الاجنبية القادمة الى العراق من رفع العلم العراقي، اما البند الرابع جاء بتقليص المنفذ البحري وهذا يعني حرمان العراق من منفذه البحري الوحيد في حين عملية تنظيم الملاحة سابقا كانت على الجانب العراقي فقط ، كون الكويت لاتسير بواخرها في هذا الجانب. ( الزبيدي،٢،٢٠٢٠)

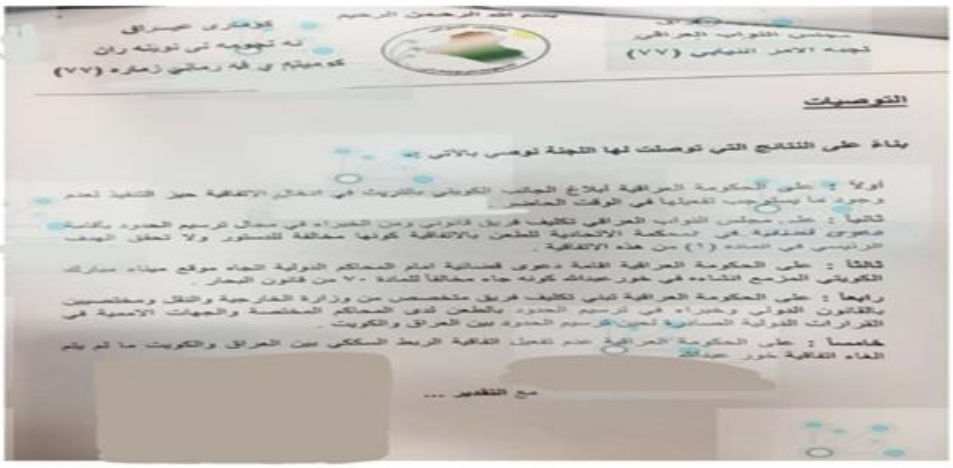
وناقش البند السابع الاضرار التي لحقت بالصيد البحري العراقي المتضرر جغرافيا لضحالة سواحله البحرية، ومنع الصيادين من العمل في جزء الآخر للممر الملاحي(عبد الجبار،٢٠١٧،٣٣)، واشار البندان التاسع والعاشر وضع الانظمة المتعلقة بالملاحة في خور عبد الله على اساس المساواة في الحقوق وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، والموافقة على اعمال الصيانة للممر الملاحي كالتوسعة والتعميق.

ووفقا لأحكام هذه الاتفاقية،لا تُستوف الرسوم الا مقابل الخدمات ،اما الايرادات الناشئة عن ارشاد السفن او اي خدمات اخرى والخدمات التي يؤديها أي من الطرفين فتستوفى من قبل الطرف قام بإرشاد السفن او قدم الخدمات المذكورة في الاتفاقية ،اذ اصبحت الكويت ضمن هذه الاتفاقية شريكاً في الممر الملاحي ومنحت حق الاشراف على السفن القادمة والمغادرة للموانئ العراقية على الرغم من عدم وجود ملاحة للسفن الكويتية في المنطقة.فضلا عن حصولها على امتيازا ماليا جديدا على حساب العراق. ( عبد الجبار،٣٧،٢٠١٧)

اصبحت الكويت ضمن هذه الاتفاقية شريكاً في الممر الملاحي العراقي الوحيد الذي يؤدي الى أغلب الموانئ العراقية،ومنحها قناة تعود ملكيتها الى العراق سابقا. وبمفهوم اخر أدت الاتفاقية الى استيلاء الكويت على أراضي ومياه عراقية في خور عبد الله، وبهذا فقد العراق منفذ بحري آخر وهي سابقة خطيرة تزيد من التضييق على الوضع المتردي للاقتصاد العراقي.

صادق مجلس النواب العراقي على الاتفاقية بين البلدين في تشرين الثاني عام ٢٠١٣، فأثارت جدلاً كبيراً بين النواب المعارضين، وعدوها تنازلاً صريحاً عن اراضٍ ومياه عراقية[٣٠] لصالح الكويت،وقد شكل النواب المعارضين لجنة تحقيقية حول اتفاقية خور عبدالله وضمنت اللجنة ملاحظاتها في تحليل، وتمحيص بنود الاتفاقية بالاتصال مع المعنيين من المستشارين، والخبراء القانونيين، واصحاب الاختصاص في مجال القانون الدولي، والملاحة البحرية،فاصدروا بعض التوصيات بابلاغ الجانب الكويتي بالتريث في تنفيذ الاتفاقية ،وتقديم دعوى قضائية امام المحاكم الدولية اتجاه موقع ميناء مبارك .كما موضح في التوصيات

صورة رقم(٧) اهم توصيات اللجنة النيابية المعارضة في مجلس النواب



التوصيات

مع التقدير ...

بلغت نفقة ترسيم اتفاقية خور عبد الله للمرة الثانية[٣١] سبعمائة وخمسون الف دولار، وهذا دليل قاطع ان الترسيم الجديد زاد منجزات جديدة للكويت. (خليل، ٢٠١٧، ب.ص)

و تمت المصادقة عليها في كانون الثاني عام ٢٠١٤ في اجتماع اللجنة العليا المشتركة العراقية لترسيم الحدود بين البلدين.

حمّلَ وزير النقل العراقي السابق عامر عبد الجبار وزارة الخارجية العراقية المسؤولية في توقيع المعاهدة بوصفها الجهة المفاوضة، وكذلك مجلس الوزراء الذي صادق على الاتفاقية على الرغم من اعتراضات بعض وزرائه، والتي لم تتوفر فيها خرائط واضحة وبيانات حقيقية تشرح الموضوع شرحا دقيقا، وعدم الاستعانة بخبراء من البصرة لدراسة الآثار الاقتصادية للمشروع ومدى تأثيره .[٣٢]

وذكر الدكتور وائل عبد اللطيف محافظ البصرة ونائب سابق في مجلس النواب ان لجان التباحث شكلت بناءً على تجاوزات الجانب الكويتي على الصيادين وانزال العلم العراقي إذ مُنع الصياد العراقي، والكويتي من الصيد في خور عبد الله كأحدى فقرات الاتفاقية، وهذه كلمة حق أُريد بها باطل، لان الصياد الكويتي لا يصيد أصلاً في هذه المنطقة لاتساع ساحله البحري على الخليج العربي على عكس الصياد العراقي فان ساحله محدود جداً.[٣٣]

إن تنفيذ ميناء مبارك تعزيز لدور الكويت في الخليج العربي وضرباً صريحاً لاقتصاد العراق وأن إنشائه ليس اقتصادياً كما زعمت الكويت لانه من غير المقنع إستنزاف أموال طائلة لانشاءه وكان بالامكان إختيار موقع أفضل على طوال الساحل البحري الكويتي الواسع، فضلاً عن استغلال الكويت للاوضاع الداخلية التي يعيشها العراق من ازمات داخلية بعد عام ٢٠٠٣ ، وتغيير النظام السياسي، وهي بذلك عودة مدروسة للتدخل الرسمي في منطقة الخليج العربي.

**الخاتمة :**

تعد مشكلة ترسيم الحدود بين العراق والكويت من أعقد المشكلات الاقليمية في المنطقة وخاصة بعد حرب الخليج الثانية عام١٩٩١ وانهيار النظام الاقتصادي في العراق وتطور الاحداث السياسية بعد عام ٢٠٠٣.

كان التخطيط لإنشاء ميناء مبارك ضمن المياه الاقليمية الكويتية تهديداً سياسياً، واقتصادياً صريحاً لمصلحة الدولة الجارة العراق ذات الساحل البحري الضيق، والمياه الضحلة مقارنة بالساحل الكويتي الواسع، ومياهه العميقة.

اذ تعد الكويت دولة بحرية لها مقومات سياسية، وإقتصادية عالية، فهي تحظى بمساندة الدول العظمى وفق القرارات الدولية، فان الغرض من انشاء ميناء مبارك هو جعلهُ قاعدة عسكرية عربية ونقطة تهديد واضحة للحد من توسعات إيران، وإيقاف نشاطها النووي والسياسي في المنطقة، وعلى الرغم من رفض العراق لموقع انشاء الميناء،الا انه تم الوقوف بوجه، وإجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير، وتضييق الخناق على الموانئ العراقية، وفقدان معظم الايدي العاملة العراقية لعملها، فضلاً عن الحاق الضرر بالثروة السمكية في المنطقة، وإصابة الحركة التجارية العراقية بالاخفاق.

**Abstract**

**Historical Mubarak Port and its political and economic impacts on Iraq study**

**Key word: Iraq - Mubarak Port – Kuwait**

**Assistant Professor**

**Dr.Wiam Shaker Ghani**

After announcing the idea of establishing the Grand Port of Faw in 2010, the Kuwaiti government announced its intention to establish Mubarak Port in 2011..
It was a continuation of the demarcation of borders based on previous international decisions, and it was an indirect plan to undermine Iraq politically and economically, and reduce its trade movement.
Mubarak Port will make Kuwait a political and financial center at the regional and global levels, in return for shrinking the sea coast of Iraq and an outright blow to Iraqi investments in the region.

**الهوامش :**

(١) صراع مسلح بين الاكراد والقوات العراقية استمر لسنوات طويلة، محاولة الاكراد في إنشاء دولة مستقلة عن العراق تخلل هذا الصراع مفاوضات مستمرة بين الطرفين لكنها فشلت بسبب تدخل قوى اقليمية خارجية لدعم الاكراد مما حدى بالحكومة العراقية لتوقيع اتفاقية الجزائر عام ١٩٧٥ مع إيران، ولغرض انهاء الصراع المسلح للاكراد بقيادة مصطفى البارزاني والمدعوم من شاه ايران محمد رضا بهلوي، وقع العراق الاتفاقية وتم الاتفاق على نقطة خط القعر في شط العرب كحدود بين الدولتين وتوقفت الحركة المسلحة الكردية وانسحبت الى إيران. شكيب عقراوي، سنوات المحنة في كردستان، اربيل، ٢٠٠٧، ص٤١١-٤١٥.

(٢) الحرب التي قامت بين العراق وإيران والتي خلفت خسائر كبيرة نحو مليون قتيل وخسائر مالية تجاوزت اربعمائة مليون دولار امريكي ودامت الحرب ثمان سنوات وانتهت في آب عام ١٩٨٨ كاطول حرب شهدتها المنطقة. عبد الحليم ابو غزالة، الحرب العراقية – الإيرانية ١٩٨٠-١٩٨٨، القاهرة، ١٩٩٣، ص٨٥.

(٣) حددت منظمة دول الاوبك الحصص النفطية للدول الاعضاء ولم تلتزم الكويت والامارات العربية المتحدة بحصصها وعملت على إغراق السوق العالمية بكميات كبيرة من النفط، مما ادى الى تدهور اسعار النفط عام ١٩٨٨ وعدم إستقرارها، وكان العراق بأمس الحاجة الى أسعار مستقرة لتمويل مشاريع الاعمار بعد الحرب. محمد جعفر الشديدي، الصلات العراقية – الكويتية في ظل التجزئة، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، ب. ك.،جامعة بغداد، ١٩٩٠، ص٢٠-٢٣.؛ سعدون شلال وحميدة عبد الحسين، تحليل

جغرافي سياسي للعلاقات العراقية – الكويتية، مجلة اوروك، العدد الاول، المجلد العاشر، ٢٠١٧، ص١٢٠-١٢٥.

(٤) إختراق اكثر من عشرين الف جندي عراقي الحدود الكويتية وسيطروا على أربعة محاور محور صفوان، ومحور ام قصر وبوبيان، محور الرميلة الابرق، ومحور غرب الكويت، وفي غضون ساعات إستطاعت هذه القوة مدعومة بسلاح الطيران العراقي السيطرة على العاصمة الكويت. محمد المشاط، حكايتي مع صدام في غزو الكويت، بيروت، ٢٠٠٨، ص٨١.

(٥) أصدر مجلس الامن مجموعة قرارات كان ابرزها قرار رقم ٦٦٠ في آب عام ١٩٩٠ والذي أدان احتلال العراق للكويت، وقرار ٦٦١ في ٦ آب من العام نفسه والذي فرض بموجبه قرار الحظر الاقتصادي على العراق وطالب الدول جميعها بالامتناع عن التبادل التجاري مع العراق باستثناء المواد الغذائية والطبية.محمد المشاط ، المصدر السابق،ص١٣٣.

Security Council Decision the United Nations, S/RES 660, the situation between Iraq and Kuwait, August 1990, p.52.

(٦) طالب القرار بترسيم الحدود بين العراق والكويت من خلال لجنة دولية خاصة ، كما طالب العراق بالكشف عن كافة اسلحة الدمار الشامل التي يمتلكها وقبول تدميرها، وحظر توريد أية اسلحة او مواد لها صفة عسكرية الى العراق.

Security Council Decision at the United Nations, S/RES 687, the situation between Iraq and Kuwait, April 1991, p.p11-12.

(٧) ان طول الجدار الفاصل تقريباً ١٩٣,١٢ كيلومتر مربع مصنوع من سياج مكهرب واسلاك شائكة تحت حماية عدد من الجنود، وعدد من الزوارق الدورية.

Gorge Adam, Kuwait installs iron barrier on its borders with Iraq, politics journal, N.N.914/January/2004

(٨) كانت اللجنة برئاسة وزير خارجية اندونيسيا والذي استقال في تموز عام ١٩٩١ وعُين بدلاً عنه المدير العام المساعد لمكتب العمل الدولي من اليونان (نيكولاس فالتيكوس)Nicholas Valticus والمدير الفني بهئية المساحة السويدية (ايان بروك) Ian Burk و (وليم روبرتسون) William Robertson مدير المساحة والاراضي في نيوزلندا وممثل العراق رياض القيسي، وطارق رزوقي ممثلاً عن الكويت، وكبير رسامي الخرائط في هيئة الامم المتحدة (ميكلوس نبتر) Miklos Napter . محمد المشاط ، المصدر السابق،ص١٨٣.

[٩] لم يكن العراق طرفاً في وضع و إعداد هذه الخريطة، بل وضعت الكويت هذه الخريطة بعد اعتمادها على خريطة قديمة وضعت بادعاء بريطانيا بوجود رسالة سرية ارسلها نوري السعيد في الحادي والعشرون من تموز عام ١٩٣٢ الى المندوب السامي البريطاني (فرنسيس همفريز) Francis H. Humphrey's ، قدَم نوري السعيد في هذه الرسالة وصفا للحدود العراقية – الكويتية يبدأ من تقاطع وادي العوجة في الباطن ثم الى الشمال على طول الباطن الى نقطة جنوب خط العرض لصفوان مباشرة ومن ثم شرقاً مروراً بجنوب آبار صفوان، فجبل سنام، ام قصر تاركاً هذه المناطق للعراق، ثم الى تقاطع خور الزبير مع خور عبد الله وتخصص جزر وربة، بوبيان، مسكان، فيلكا عوهه، كُبر، قاروة، وأم المرام الى الكويت،

الا ان نوري السعيد لم يُشر في مراسلاته الرسمية الى هذه الرسالة ، كما تصرف خلافاً لها، والواضح ان هذه الرسالة كتبت بايعاز من بريطانيا الى مندوبها السامي بعد ان كان مسؤولاً عن الشؤون الخارجية للعراق، لاثبات الصفة والسمة الرسمية في ترسيم الحدود العراقية – الكويتية، وقد أُثيرت مشكلة ترسيم الحدود بعد ظهور الثروة النفطية ،وازدياد مركز الكويت عل المستوى الاقليمي. الامر الذي ادى الى اعتراف بريطانيا بالحدود بين العراق والكويت،وبعد إعتراف العراق باستقلال الكويت عام ١٩٦٣،رسمت الحدود العراقية – الكويتية إستناداً الى الرسالة المبهمة وغير الموقعة وغير المصدقة رسمياً واستمر خوض غمار المراسلات والمباحثات مع بريطانيا حول الحدود مع الكويت على أساس هذه الرسالة المزيفة.

Office of the council of ministries, Baghdad, 2944, The letter of Nuri Sa'id, 21 july 1932.;

محمد ثامر السعدون، الحدود البحرية العراقية، اطروحة دكتوراه( غير منشورة) ، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٦، ص١٠٦.

[١٠] طارق عزيز: (١٩٣٦–٢٠١٥) شخصية سياسية وُلد في الموصل لاسرة كلدانية كاثوليكية، درس في كلية الآداب جامعة بغداد وعمل صحفي ثم إنتمى الى حزب البعث العربي الاشتراكي، لعب دور كبير في تمثيل العراق في الاجتماعات والمؤتمرات الدولية، عمل مستشار للرئيس العراقي صدام حسين.محمد ثامر ،المصدر السابق ،ص٢١١.

[١١] خور عبد الله: يقع شمال الخليج العربي مابين جزيرتي بوبيان و وربة وشبه وجزيرة الفاو، ويمتد خور عبد الله الى داخل الاراضي العراقية مشكلاً خور الزبير الذي أُنشئ فيه ميناء أم قصر. طالب حسين حافظ، ميناء مبارك وأفاق العلاقات العراقية – الكويتية، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد٥٣، تموز/٢٠١٢، ص١٨٠.

[١٢] أبرزها الشويخ، الجليعة، الاحمدي، الدوحة، وميناء الكويت.

[١٣] نص القرار: "احترام الحق في المرور الملاحي وفق القانون الدولي وقرارات مجلس الامن ذات الصلة إضافة الى تقرير الامين العام للمم المتحدة المرقم ٥/٢٥٨١١ بشأن تخطيط الحدود بين الدولتين" .

[١٤] كان التطبيق التقني لخط الحدود بين الدولتين محدداً مسبقاً، وقد اعتمدته اللجنة، بأن آبار النفط في الحقول الواقعة بين صفوان والباطن كان العراق يستغلها تقع في اراضٍ كويتية، بينما مجمع ميناء ام قصر (مخازن، منشآت، ورافعات) والمستشفى البحري ومصانع التكرير داخل اراضي عراقية فكانت قرارات اللجنة واضحة في ترسيم الحدود على طول خط المياه الادنى في خور الزبير، ثم يمتد على طول خط الوسط في خور شتيانة وخور عبد الله كما أكدت اللجنة ان المنفذ البحري لكلا الدولتين مهم لتأكيد الانصاف الحدودي بينهما. طالب حسين حافظ ، المصدر السابق، ص١٨٦.

[١٥] وصلت عمليات الترسيب عند الساحل الكويتي الى ٥٤٠ متر خلال ٤٦ سنة، اي بمعدل ١١,٧٣ م سنوياً.

[١٦] خُطط لميناء الفاو بزيادة الطاقة الانتاجية للموانئ العراقية، وحدد موقعه الجغرافي في خور عبد الله بطاقة إنتاجية قدرها تسع وتسعون مليون طن سنويا. عزيز هاشم شنيور، تاثيرات انشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ،بغداد ،٢٠١١ ،ص ٤٦. ؛ قاسم محمد عبيد، المصدر السابق، ص٣٥-٤٠.

[١٧] قرارات الامم المتحدة ومجلس الأمن الانفة الذكر خلال الاعوام ١٩٩١-١٩٩٣.

[١٨] هي خطوط قديمة تمثل مجموعة أنابيب نقل الحوض الشمالي عبر ميناء طرابلس وميناء الدردنيل التركي على البحر المتوسط، وميناء العقبة الاردني كظهير للتجارة العراقية عبر مرفأ العقبة الاردني وخط الشمال الخط الاستراتيجي.

[١٩] مشروع استراتيجي دعى لمد سكة حديد بين المانيا والدولة العثمانية عام ١٩٠٣ وايصالها الى العراق والخليج العربي مستقبلاً ، لرغبة المانيا في ايجاد موطئ قدم وتحقيق تطلعاتها في ممتلكات الدولة العثمانية. لؤي بحري، سكة حديد برلين، بغداد، ١٩٦٧، ص١١٥.

[٢٠]سياسي كويتي ولد عام ١٩٥٥، والده صباح السالم الصباح الامير الثاني للكويت اكمل دراسة الاقتصاد والعلوم السياسية في الولايات المتحدة الامريكية، عمل في مهنة التدريس في جامعة الكويت تقلد منصب وزير الخارجية الكويتي و وزيراً للشؤون الاجتماعية بالوكالة عام ٢٠٠٣، وتم اختياره مرة أخرى عام ٢٠١١ لمنصب وزير الخارجية. منى المتيم، مسيرة محمد صباح السالم الصباح وزير الخارجية الكويتي السابق،

موقع المرسال، بتاريخ ٩/آذار/٢٠١٧

www.almrsal.com.

(٢١) سياسي كويتي، ولد عام ١٩٤٩، اكمل دراسة البكلوريوس في العلوم السياسية عام ١٩٧١ في جامعة الكويت، عُين عضو مجلس إدارة الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية، ثم نائب وزير الخارجية الكويتي و وكيل وزارة الخارجية الكويتي. فهيم محمد، المصالحة الخليجية، الكويت، ٢٠١١، ص٦٨.

(٢٢) سياسي عراقي ولد عام ١٩٥٤ اكمل دراسة الادارة والاقتصاد في جامعة بغداد عام ١٩٧٦، شارك في تأسيس فيلق بدر الجناح العسكري للمجلس الاعلى الاسلامي، تولى مناصب سياسية كوزير للنقل والمواصلات، وعضو مجلس النواب العراقي وقيادة الحشد الشعبي. غزوان الهلالي، هادي العامري السياسي، موقع المعرفة، بتاريخ ٩/٥/٢٠١٨. www.marefa.org

(٢٣) لقاء صحفي مع السيد هادي فرحان العامري حول الوضع السياسي في العراق ، بغداد، ايلول/٢٠١١.

(٢٤) سياسي كويتي ولد عام ١٩٥٥ حاصل على شهادة الدكتوراه في الهندسة النفطية، حظي بعضوية المجلس البلدي الكويتي عام ٢٠٠٥، وعُين وزيراً للاشغال العامة عام ٢٠٠٨. دليل الكويت، مجلس الامة، السير الذاتية لاعضاء الحكومة الكويتية، الكويت، ب.ت، ص٢٢٥.

(٢٥) صحيفة النهار الكويتية، ب.ع، بتاريخ ٢/نيسان/٢٠١٠.

(٢٦) صدر قرار الامم المتحدة في كانون الاول عام ٢٠١٧ بخروج العراق من البند السابع، وحصوله على امواله المجمدة في البنوك الخارجية وفي صندوق تنمية العراق وخروجه أيضاً من برنامج (النفط مقابل الغذاء).

(٢٧) United Nations, Security Council, 2390, United Nations final report, 8/December/2017

(٢٨) سياسي عراقي ولد عام ١٩٥٠، اكمل دراسة البكلوريوس في الكلية الاسلامية في جامعة بغداد، إنتمى الى حزب الدعوة، مارس نشاطه السياسي بعد عام ٢٠٠٣ كرئيس لمجلس وزراء العراق بين ٢٠٠٦-٢٠١٤، ثم نائب رئيس الجمهورية في عام ٢٠١٤ حتى عام ٢٠١٥، فضلاً عن منصب أمين عام حزب الدعوة. فارس ابراهيم عاطف، هل يعود نوري المالكي الى الحكم، مدونة إيلاف، العدد ٦٨٨١، بتاريخ ٧/تشرين الاول/٢٠١٩. www.elaph.com.

(٢٩) سياسي وديبلوماسي عراقي كردي ولد عام ١٩٥٣ حاصل على البكلوريوس في العلوم السياسية من الجامعة الاردنية، إنضم الى الحزب الديمقراطي الكردستاني وأصبح عضوا في اللجنة المركزية والمكتب

السياسي للحزب، بعد عام ٢٠٠٣ عُين وزيراً للخارجية العراقية. رستم محمود، فشل العملية السياسية خطر على وحدة العراق، موقع العراق، بتاريخ ٥/ايلول/٢٠١٧. www.iraqicp.com

(٣٠) عد خور عبد الله الممر الملاحي الوحيد المؤدي الى معظم الموانئ العراقية، وان التقسيم جاء بالتصنيف وليس بناءً على خط التالوك، أعمق ممر يسمح للملاحة البحرية، وان قرار مجلس الامن رقم ٨٣٣ رغم سلبياته أعطى للعراق حق الملاحة المطلقة في المنطقة.

(٣١) رغم انها رسمت وحددت لاول مرة عام ١٩٩٣.

(٣٢) لقاء خاص مع السيد عامر عبد الجبار بخصوص خور عبدالله ، بغداد، نادي الصيد العراقي، بتاريخ ٢٠١٧/٣/١٨.

(٣٣) لقاء خاص مع الدكتور وائل عبد اللطيف بخصوص ترسيم الحدود العراقية – الكويتية ، بغداد، القادسية، بتاريخ ٢٠١٧/٢/٢٢.

**المصادر :**

**اولاً – الوثائق غير المنشورة:**

**الوثائق الاجنبية غير المنشورة**


- -Office of the council of ministries, Baghdad, 2944, The letter of Nuri Sa'id, 21 july 1932.
- Security Council Decision the United Nations, S/RES 660, the situation between Iraq and Kuwait, August 1990.
- -Security Council Decision at the United Nations, S/RES 687, the situation between Iraq and Kuwait, April 1991.
- United Nations, Security Council, 2390, United Nations final report, 8/December/2017.


**ثانياً– الرسائل والاطاريح الجامعية:**


- الشديدي، محمد جعفر،١٩٩٠، الصلات العراقية – الكويتية في ظل التجزئة، رسالة ماجستير (غير منشورة)، ب. ك .، جامعة بغداد
- السعدون، محمد ثامر،٢٠٠٦، الحدود البحرية العراقية، اطروحة دكتوراه، كلية القانون،(غير منشورة)، جامعة بغداد
- المحمود، حسن خليل حسن، ٢٠٠٦، خصائص الساحل العراقي، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة

- المشهداني، سيف الدين محمود، ١٩٩٦، السلطة التقديرية لمجلس الامن واستخدامها في حالة العراق، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية القانون، جامعة بغداد
- محمد، محمد جاسم،١٩٨٠، العلاقات العراقية – الخليجية ١٩٥٨–١٩٧٨، رسالة ماجستير(غير منشورة)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد
- **رابعاً– الكتب المطبوعة:**
- **أ/ الكتب العربية:**
- ابو غزالة، عبد الحليم، (١٩٩٣)، الحرب العراقية – الإيرانية ١٩٨٠–١٩٨٨، القاهرة.
- بحري، لؤي، (١٩٦٧) ، سكة حديد برلين، بغداد.
- دليل الكويت، مجلس الامة، السير الذاتية لاعضاء الحكومة الكويتية، الكويت، ب.ت.
- شنيور ، عزيز هاشم ، (٢٠١١)،تاثيرات انشاء ميناء مبارك الكويتي ل الموانئ العراقية ،بغداد.
- عبد الجبار ، عامر ، (٢٠١٧) ، وريقات للتاريخ خورعبدالله ، بغداد.
- عبد القادر، محمد عبد الله، (٢٠٠٠)، الحدود الكويتية العراقية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط١،ب.م.
- عبد الصادق، عادل، (٢٠٠٩)، ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت، القاهرة.
- عبيد، قاسم محمد واخرون، (٢٠١١) ، أزمة ميناء مبارك الكويتي وآثارها على العراق، دراسة تاريخية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية.
- عقراوي، شكيب، (٢٠٠٧)، سنوات المحنة في كردستان، اربيل.
- محسن، مصطفى فهد، (٢٠١١)، الحدود البحرية العراقية الكويتية، وقائع مؤتمر وزارة النقل.
- المشاط، محمد، (٢٠٠٨)، حكايتي مع صدام في غزو الكويت، بيروت.
- محمد، فهيم، (٢٠١١)، المصالحة الخليجية، الكويت.
- الهاشمي، رضا واخرون، (١٩٩٠)، الحقيقة التأريخية لعراقية الكويت، ط٢، بغداد.

**ب/ المصادر الاجنبية:**


- Gorge Adam, *Kuwait installs iron barrier on its borders with Iraq*, politics journal N.N., 4/January/2004. ١
- H.R.B.Dickson, *The Kuwait and its Neighbors*, London, 1990.


- **رابعا – المقابلات الشخصية:**


- لقاء صحفي مع السيد هادي فرحان العامري حول الوضع السياسي في العراق ، بغداد، بتاريخ ايلول/٢٠١١.
- لقاء خاص مع المهندس عامر عبد الجباربخصوص خور عبد الله ، بغداد، نادي الصيد العراقي، بتاريخ ٢٠١٧/٣/١٨.
- لقاء خاص مع الدكتور وائل عبد اللطيف بخصوص ترسيم الحدود العراقية – الكويتية ، بغداد، القادسية، بتاريخ ٢٠١٧/٢/٢٢.
- خامساً – الصحف و الدراسات ذات العلاقة في مواقع الانترنيت :
- الجميلي ،مالك دحام واخرون، ٢٠١٢، العلاقات العراقية – الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد ٥٢.
- حافظ ، طالب حسين ، تموز/٢٠١٢، ميناء مبارك وأفاق العلاقات العراقية – الكويتية، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد٥٣.
- خليل ، شذى ،١/شباط/٢٠١٧ ، أزمة خور عبد الله مصالح وطنية أم مكاسب سياسية، مركز روابط البحوث والدراسات الاستراتيجية. http://rawabetcenter.com
- الزبيدي ، صلاح، اب \ ٢٠٢٠ ، الفساد وضياع خور عبدالله العراقي، موقع اخبار. www.akhbaar.org
- الزهيري ، يوسف رشيد حسين ، خور العراق أم خور عبدالله حقائق ومعطيات ، صحيفة صوت العراق ، ب.ع، ٣١ \ كانون الثاني \ ٢٠١٧. https\ www. Sotaliraq.com
- شلال،سعدون وحميدة عبد الحسين، ٢٠١٧، تحليل جغرافي سياسي للعلاقات العراقية – الكويتية، مجلة اوروك، العدد الاول، المجلد العاشر.

- النفيسي،انفال، 11/نيسان/٢٠١٢، جزر الكويت فيلكا أعرقها وبوبيان اكبرها، *مجلة حماة الوطن*، العدد ٣٠٥. www.alwatan.gov.kw.
- صحيفة النهار الكويتية، ب.ع، بتاريخ ٢/نيسان/٢٠١٠.
- عاطف،فارس ابراهيم ، ٧/تشرين الاول/٢٠١٩،هل يعود نوري المالكي الى الحكم،مدونة إيلاف، العدد ٦٨٨١. www.elaph.com
- العامري ،عامر محسن ، ٢٠١١، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية
- الاساسية، العدد٢٥.
- محمود ، رستم ، ٥/ايلول/٢٠١٧، فشل العملية السياسية خطر على وحدة العراق، موقع العراق. www.iraqicp.com
- المنصوري ، فائق يونس واخرون، ٢٠١١، دراسة في الخصائص الهندسية لرواسب خور عبد الله، مجلة أبحاث البصرة، العدد ٣٧.
- المتيم ،منى ، ٩/آذار/٢٠١٧، مسيرة محمد صباح السالم الصباح وزير الخارجية الكويتي *السابق*، موقع المرسال. www.almrsal.com
- الهلالي، غزوان ، بتاريخ ٢٠١٨/٥/٩، هادي العامري السياسي، موقع المعرفة.
- www.marefa.org
- جميع الصور الوثائقية التي احتواها البحث هي من \ ارشيف وزارة النقل والمواصلات \ ومكتبة الدكتور وائل عبد اللطيف.

## (ملحق) الوثيقة الرسمية لاتفاقية خور عبد الله

اتفاقية

بين

حكومة جمهورية العراق وحكومة دولة الكويت

بشان تنظيم الملاحة البحرية في خور عبدالله

ان حكومة جمهورية العراق وحكومة دولة الكويت والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفين).

إدراكاً منهما بان التعاون في مجال الملاحة البحرية والمحافظة على البيئة البحرية سيساهم في تعزيز العلاقات الثنائية بين البلدين.

والتزاما بقرار مجلس الأمن رقم (٨٣٣) لسنة (١٩٩٣) بشان الحدود الدولية بين البلدين وخاصة فيما يتعلق باحترام الحق في المرور الملاحي لكلا الطرفين وفقا للقانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة.

وإدراكاً منهما بأهمية الممر الملاحي لكلا البلدين.

واستنادا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ورغبة منهما في تنظيم الملاحة البحرية في خور عبدالله من أجل المحافظة على سلامة الملاحة البحرية والبيئة البحرية وغيرها من الأمور ذات الصلة.

فقد اتفقا على ما يلي:

٢. تبقى هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة غير محددة، ويجوز لكل طرف انهائها بإشعار كتابي الى الطرف الاخر أمده ستة أشهر وعلى ان يتم الانتهاء بموافقة الطرفين.

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

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

عن حكومة دولة الكويت

سالم مبارك الأذينة

وزير المواصلات

عن حكومة جمهورية العراق

هادي فرحان العامري

وزير النقل

المادة (١)

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

المادة (٢)

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

المادة (٣)

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

المادة (٤)

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

المادة (٥)

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

المادة (٦)

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

المادة (٧)

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

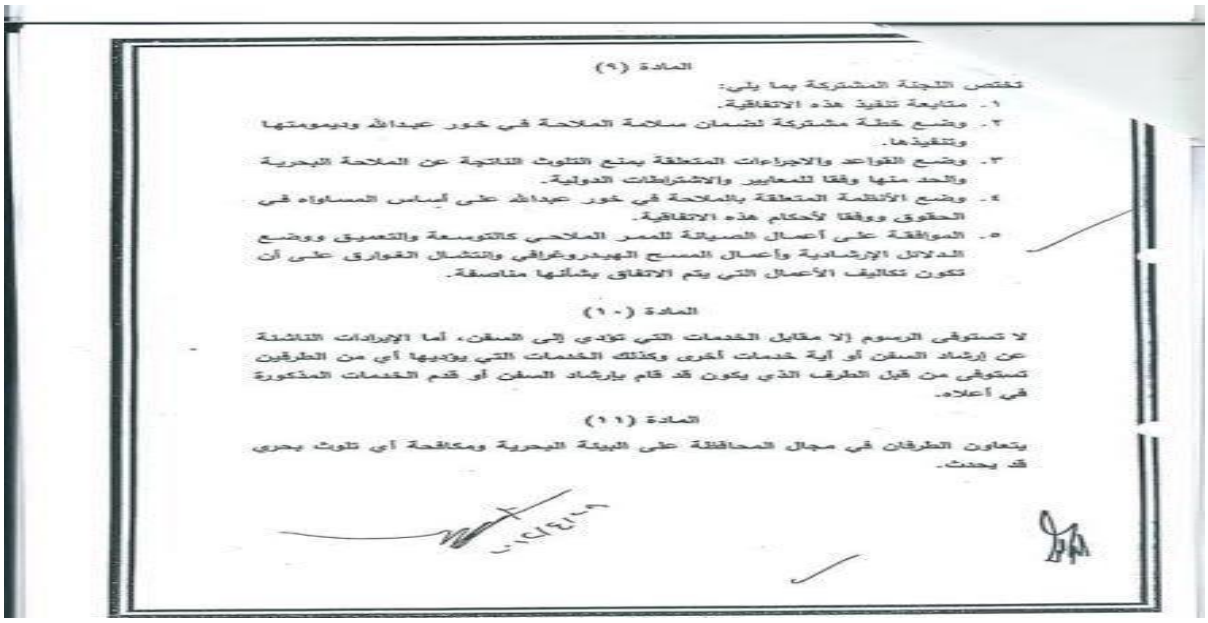
المادة (٨)

ينشىء الطرفان لجنة إدارة مشتركة تتولى تنظيم وتنسيق الملاحة في الممر الملاحي في خور عبدالله برئاسة كل من:

- وكيل وزارة المواصلات عن الجانب الكويتي
- وكيل وزارة النقل عن الجانب العراقي

وعضوية عدد متساو من المختصين من كلا الجانبين وللجنة أن تستعين بمن تراه في سبيل أداء أعمالها.

تجتمع اللجنة المشتركة كل ستة أشهر أو كلما دعت الحاجة وذلك بالتناوب في كلا البلدين ويتفق على مكان وموعد إجتماعاتها عبر القنوات الدبلوماسية.



المادة (٩)

تختص اللجنة المشتركة بما يلي:

١. متابعة تنفيذ هذه الاتفاقية.
٢. وضع خطة مشتركة لضمان سلامة الملاحة في خور عبدالله وديمومتها وتنفيذها.
٣. وضع القواعد والاجراءات المتعلقة بمنع التلوث الناتجة عن الملاحة البحرية والحد منها وفقا للمعايير والاشتراطات الدولية.
٤. وضع الأنظمة المتعلقة بالملاحة في خور عبدالله على أساس المساواة في الحقوق ووفقا لأحكام هذه الاتفاقية.
٥. الموافقة على أعمال الصيانة للممر الملاحي كالتوسعة والتعميق ووضع الدلائل الإرشادية وأعمال المسح الهيدروغرافي والتشال الغوارق على أن تكون تكاليف الأعمال التي يتم الاتفاق بشأنها مناصفة.

المادة (١٠)

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

المادة (١١)

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

المادة (١٢)

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

المادة (١٣)

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

المادة (١٤)

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

المادة (١٥)

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

المادة (١٦)

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