The Law Journal for Researches Studies
University of Thi-Qar
College of Law

مجلة القانون للدراسات والبحوث القانونية

https://utq.edu.iq/thiqar UTjlaw@utq.edu.iq

أثر ميناء الفاو الكبير على خط الأساس العراقي

الباحث حيدر عواد محمد dr.moha1968@gmail.com
ا.د.محمد ثامر مخاط Law5mas17@utq.edu.iq

مستخلص البحث:

سوف تركز هذه الدراسة على أثر الموانئ البحرية على ترسيم خط الأساس وفق المواثيق الدولية، ثم تطبيقها على ميناء الفاو الكبير من حيث الأثر على ترسيم خط الأساس العراقي، ويركز البحث على تساؤلات مهمة تتمثل. هل هناك أثر لمنشآت ميناء الفاو المقامة في البحر على ترسيم خط الأساس العراقي؟. وهل عالجت القوانين العراقية ذات الصلة تلك الأثار؟. وبناءً على ذلك، فقد توصل البحث بأن إعطاء الأثر لمنشآت ميناء الفاو الكبير سينقل خط الأساس العراقي من ساحل في حالة أدنى جزر باتجاه أبعد منشآت الميناء المقامة في البحر التي تعتبر جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي، والتي تبعد عن الساحل العراقي حوالي 5,29 ميلاً بحرياً وبالتالي يكتسب العراق مياه داخلية تقدر 90 كم2، وسوف يؤثر ذلك على تحديد الحدود والمجالات البحرية العراقية.

الكلمات المفتاحية : خط الأساس العراقي، ميناء الفاو الكبير، المجالات البحرية، المنشآت المرفئية.

المقدمة:

أولا: التعريف بالموضوع

تؤدي الموانئ البحرية دوراً هاماً في مختلف المجالات، ونظراً لهذا الدور فلم تغفل أهميتها في العديد من الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية من حيث الأثر على خط الأساس، وأوضحت أن "خط الأساس العادي" يستخدم عندما يكون الساحل منتظماً، وكذلك بينت إن "خطوط الأساس المستقيمة" يمكن تطبيقها في حال وجود موانئ بحرية. وبموجب ذلك يجوز للدولة الساحلية الجمع بين عدد من الأساليب السابقة في رسم خط الأساس لتناسب مختلف الظروف، ومن منظور القانون الدولي تنتمي الموانئ البحرية إلى إقليم الدولة، وهو نهج غالباً ما ينعكس على التشريعات الداخلية التي تحكم تحديد المجالات البحرية للدولة الساحلية فالبعض منها جاء مطابقاً لاتفاقيات الدولية، والبعض الآخر أجرى تعديلاً على نصوص تلك الاتفاقيات لكي توائم وضعه البحري.

ثانياً: مشكلة البحث

يركز البحث على عدد من تساؤلات تتمثل فيما يلي:-

1- هل عالجت المواثيق الدولية ذات الصلة بشؤون البحار أثر الموانئ البحرية على ترسيم خط الأساس وهل جاءت معالجتها للموانئ معالجة مثالية.
2- ماهي المنشآت المرفئية التي تعد جزءاً من الساحل وهل حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تلك المنشآت على سبيل الحصر؟.
3- ما هو النظام القانوني لخط الأساس العراقي وهل اخذ بأثر الموانئ البحرية على ذلك؟.
4- ما هي الأثار المترتبة عند الأخذ بالحسبان المنشآت ميناء الفاو الكبير عند ترسيم خط الأساس العراقي؟.

ثالثاً: تقسيم البحث

أن دراسة موضوع البحث (أثر ميناء الفاو الكبير على خط الأساس العراقي) يحتم علينا تقسيم البحث إلى مطلبين لكل مطلب فرعين، حيث يتناول المطلب الأول خط الأساس العراقي وفق الاتفاقيات التي صادق العراق عليها (الفرع الأول)، وكذلك وفق القوانين الداخلية العراقية (الفرع الثاني)، أما المطلب الثاني يتناول الأثر القانوني لمنشآت ميناء الفاو الكبير على خط الأساس العراقي وفق الاتفاقيات الدولية (الفرع الأول)، ووفق التشريعات الداخلية (الفرع الثاني). ثم ختمة الدراسة بالاستنتاجات والمقترحات.

المبحث الأول
خط الأساس العراقي وأثر ميناء الفاو الكبير عليه

يتكون الساحل العراقي من ثلاثة أجزاء[1]، الجانب المواجه إلى الكويت يتمثل في خور عبد الله ممراً مائياً ضحل بين العراق والكويت[2]، وقد تم ترسيم الحدود في خور عبد الله بموجب قرار مجلس الأمن 833[3]، والحق ترسيم الحدود البحرية ظلم للعراق من جميع النواحي[4]. أما الجزء الثاني الذي يكون مواجه للبحر المفتوح، يقدر بحوالي (25 كم) وهو الساحل الذي يطل على البحر بشكل مباشر[5]، أما الجزء المواجه لجانب الإيراني يحده شط العرب[6]. ومن خلال ما تقدم يدرس هذا المبحث خط الأساس العراقي في (المطلب الأول) هذا من جانب، ومن جانب آخر، يتطرق إلى الأثر القانوني لمنشآت ميناء الفاو الكبير على خط الأساس العراقي (المطلب الثاني).

المطلب الأول
خط الأساس العراقي

أن تحديد خط الأساس العراقي، من الركائز الأساسية لقياس المجالات البحرية، ويؤدي دوراً واضحاً في عملية ترسيم الحدود البحرية بين الدول المتجاورة والمتقابلة، لأن قياس تلك المجلات يعتمد بالأساس على خط وهمي على الساحل العراقي يعرف بخط الأساس، ويعتمد رسم هذا خط على إرادة الدولة الساحلية لكن ذو مظهراً دولياً، لأنه يمس حدود دول أخرى غير الدولة الساحلية، وتؤثر سمات الساحل العراقي على طريقة اختيار خطوط الأساس. ومن خلال ما تقدم يدرس هذا المطلب خط الأساس العراقي وفق الاتفاقيات التي صادق عليها العراق (الفرع الأول) هذا من جانب، ومن جانب آخر، يتناول خط الأساس وفق القوانين الداخلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول
وفق الاتفاقيات التي صادق العراق عليها

أولا: وفق اتفاقية جنيف 1923[7]

تعد اتفاقية جنيف 1923 بشأن النظام الدولي للموانئ البحرية، من المعاهدات متعددة الأطراف لعصبة الأمم وتوافق بموجبها دولة الميناء على معاملة السفن التجارية على قدم المساواة، بغض النظر عن جنسية السفينة وقد تم أبرام الاتفاقية في جنيف 9 ديسمبر 1923[8]، ودخلت حيز التنفيذ في 26 يوليو 1926 وفقاً للمادة السادسة[9]. كان الغرض الأساسي من المعاهدة ضمان حرية الدخول إلى الموانئ البحرية الواقعة تحت سيادتها أو سلطتها ولأغراض التجارة الدولية، والمساواة في المعاملة بين جميع السفن الدول المتعاقدة من حيث الشحن

والأركاب والخدمات الملاحية[10]. هذا وقد أخذت محكمة العدل الدولية بما جاءت به اتفاقية جنيف 1923، حيث أشارت المحكمة في تقرير حكمها بين (المملكة المتحدة البريطانية وإيرلندا الشمالية ضد البانيا) عام 1949 في قضية قناة (كورفو) حيث رات محكمة أنه من القواعد الراسخة في القانون الدولي العرفي "أن تتمتع الدولة بالسيادة على أرضيها، وبالتالي على مياهها الداخلية" وقد تم التعبير عن هذا الراي منذ عام 1758 ومن الواضح أن الموانئ و المرفأ ملحق بها بل وجزء منها وبالتالي فهي ملك للأمة، كل ما يقال عن الأرض نفسها سينطبق عليها بالتساوي[11].بما أن الموانئ خاضعة للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، يجوز لتلك الدولة أن تنظم دخول السفن الأجنبية إلى موانئها، وهذا ما صرحت به محكمة العدل الدولية 1958[12]، التي أيدت حق السفن للوصول إلى الموانئ بموجب القانون الدولي العرفي، لا يبدو أنه يتوافق تماماً مع الممارسات الدولية[13]. وقد كان الغرض الأساسي من هذه الاتفاقية تنظيم التجارة الدولية، وضمان تدفق السلع ومرور الناقلات والاستفادة من الخدمات المرفئية أكثر من التركيز على بيان أثر هذه الموانئ على الترسيم الحدود البحرية بين الدول أو ترسيم خط الأساس الذي لم يتبلور بعد بوصفه فكرة قانونية ناضجة للتدوين[14]. وبعد خمسة سنوات من تاريخ توقيع على معاهدة جنيف عام 1923، فقد صادق العراق على هذه الاتفاقية بموجب قانون رقم (44) لسنة 1928[15]، وقد اجرى ما يقتضي من ترتيبات لانضمام دولة العراق إلى الاتفاقية والنظام المتعلق بالأصول الدولية للموانئ البحرية. ونستنتج من كل ما تقدم، أن هذه الاتفاقية أشارت بشكل ضمني على وقوع الموانئ البحرية ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية، وبالتالي وقوعها على الجانب المواجه للبر من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي فأخضعتها لسيادة وسلطة دولة الميناء من حيث التنظيم والإدارة. وبذلك يعد ميناء الفاو الكبير من الموانئ البحرية الدولية المفتوح على التجارة الخارجية، وبالتالي يخضع إلى أحكام اتفاقية جنيف الخاصة بالنظام العالمي للموانئ البحرية حيث يكون مخصص لخدمة التجارة الدولية وتتمتع السفن الأجنبية التجارية بحرية الوصول إليه ويخضع لسيادة وإدارة السلطة العراقية وبذلك فهو يقع ضمن المياه الداخلية وراء خط الأساس العراقية الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

ثانياً: وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982

تطرقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كيفية رسم خطوط الأساس في حالة وجود الموانئ بحرية على سواحل الدولة واعتبرتها جزء من الساحل[16]، حيث نصت المادة الحادية عشرة على أنه "لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام ألمرفئي"[17]. أن الأمر الذي يثير الأشكال في أثر الموانئ على خط الأساس هو عبارة "المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام ألمرفئي" فمتى تعد هذه المنشآت تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي، ومتى تشكل جزءاً وليس أصيلاً من النظام المرفئي، ومتى لا تشكل جزءاً من النظام المرفئي، فما هو المعيار التمييز بين هذه الحالات؟. أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولجنة القانون الدولي، وقرارات محكمة العدل الدولية، لم تبين المقصود بذلك، وتركة الأمر لاجتهاد الدول والحقيقة أن الدول تحاول قدر الإمكان أن تضفي هذه الصفة "جزءاً أصيلاً" مع العلم أن بعض المنشآت لا ينطبق عليها هذا الوصف[18]. ومن الواضح أنه ينظر إلى مياه الميناء البحري على أنها ذات طبيعة خاصة جزء من المياه الداخلية، وتحظر المادة الحادية عشرة استخدام المنشآت البحرية

المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من رسم خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي والمجالات البحرية الأخرى[19]. وهكذا تكون هذه الفقرة الأخيرة قد حسمت الخلاف الذي كان يدور بشأن عد المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من منشآت الميناء الدائمة أم لا، كما أنها تكون قد وسعت من مجال المياه الداخلية لأن رسم خطوط الأساس يبدأ من آخر منشآت للميناء باتجاه البحر[20]. وبالتالي يحتسب عرض البحر الإقليمي من وراء الحواجز أو الأرصفة التي تحيط بالموانئ أو الأحواض البحرية في مقابلة هذه الموانئ[21].

وقد جاءت هذه المادة على درجة كبيرة من المرونة حيث لم تحدد تلك المنشآت على سبيل الحصر وإنما تركت المجال مفتوح لاجتهاد الدول وهذا ما سارت عليه محكمة العدل الدولية في قضية البحر الأسود بين (رومانيا وأوكرانيا) حيث أصدرت محكمة العدل الدولية حكمها في 3 شباط- فبراير 2009 وقد أوردت المحكمة تعريفاً للمنشآت المرفئية بأنها "مجموعة من الأجهزة والمرافق المقامة لأغراض معينة وعبارة "المنشآت المرفئية" التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي"[22]، ففي هذا التعريف جاء شاملاً غير مقيد ولم تحدد المنشآت المرفئية بشكل دقيق، وإنما تركت الاجتهاد مفتوح لكل قضية وظروفها، لأن عملية تحديد المجلات البحرية تتطلب نوع من المرونة لكي تحقق هذه عملية نتائج منصفة بين الدول ألساحلية. أما فيما يتعلق بحكم المراسئ فقد جاءت هذا الاتفاقية بحكم مخالف للموانئ حيث لم تعتبر المراسي جزء من الساحل، وكذلك استبعدتها من أن تستخدم لغرض رسم خطوط الأساس[23]، وإنما أدخلتها ضمن حدود البحر الإقليمي في حال وقوعها خارج اثنى عشر ميلاً بحرياً، وهذا ما نصت علية المادة الثانية عشرة على أنه "تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي". وبالتالي يكون أثر المراسي على البحر الإقليمي لا على خط الأساس، أما إذا كان المرسى جزء من الميناء فيؤخذ أثر المنشآت المرفئية الدائمة[24].ومن خلال ما تقدم يتضح أن المنشآت الميناء الدائمة المقامة على سواحل الدولة والممتدة باتجاه البحر تؤثر على رسم خط الأساس، حيث يمتد من الساحل في حالة أدنى جزر إلى آخر منشآت المرفئية الدائمة المقامة في عرض البحر، وكذلك الزمت المادة 16 من الاتفاقية الدولة الساحلية أن تعلن عن مواقع هذه المنشآت، وتبينها على الخرائط وإن تودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة[25].

وقد صادق العراق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بقانون رقم (50) عام 1985 وبالتالي تكون أحكامها ملزمة عند رسم خط الأساس العراقي، حيث يمكن تطبيق نص المادة السابعة باستخدام خطوط الأساس المستقيمة الواصلة بين نقاط معينة على الساحل العراقي عند أدنى جزر، وفي حالة وجود منشآت ميناء الفاو الكبير على الساحل العراقي يمكن تطبيق نص المادة الحادية عشرة على المنشآت الميناء المقامة في البحر كجزء لا يتجزأ من الساحل العراقي، وبالتالي يمتد الخط الأساس من الساحل العراقي في حالة أدنى جزر إلى أبعد المنشآت الميناء المقامة في البحر، وتعتبر المياه الواقعة خلف خط الأساس باتجاه الساحل مياه داخلية، وتمارس عليها السلطة العراقية سيادتها الكاملة كما تمارها على الإقليم البري، وبالتالي تدفع منشآت الميناء خط الأساس العراقي باتجاه البحر وتوسع من إطلالة العراق الساحلية الضيقة.

الفرع الثاني
وفق القوانين الداخلية العراقية

أن تحديد خط الأساس العراقي من المواضيع الحيوية، والذي هو أساسي في تحديد المجالات البحرية العراقية، وقبل أن نتطرق إلى النظام القانوني لخط الأساس لابد أن نثير عدد من التساؤلات، ما هو النظام القانوني لخط الأساس العراقي؟. وهل أن القاعدة التي اتخذها العراق تكفل له حقوقه البحرية؟. وهل جاءت التشريعات العراقية متلائمة مع طبيعة الساحل العراقي؟. سوف نحاول الإجابة على كل ما سبق بالتطرق إلى الإعلانات والقوانين العراقية ذات الصلة بموضوع الدراسة.

أولاً: النظام القانوني لخط الأساس العراقي

1-**وفق الإعلانات والمراسيم العراقية**: خلال العهد الملكي لم يكن للعراق تشريع معين يحكم البحر الإقليمي والمجالات البحرية الأخرى بل ظل يطبق القواعد والمبادئ العامة للقانون الدولي العام بشأن بحره الإقليمي وترك اتساعه لتلك القواعد والمبادئ، وقد أصدر العراق جملة من الإعلانات المتعلقة بالمياه الإقليمية والجرف القاري والامتدادات البحرية الأخرى ألا إنها جاءت متأخرة نسبياً عن إعلانات دول المنطقة[26].وقد ابتدأت التشريعات العراقية بتصريح رسمي صدر عن الحكومة العراقية عام 1956 وردت فيه إشارة إلى المياه الإقليمية دون أن يتم تحديد تلك المياه[27]، وبعد ذلك أصدرت الحكومة العراقية في 23 تشرين الثاني عام 1957 إعلاناً رسمياً حرص فيه على استغلال الموارد الطبيعية الكامنة في البحر إلى اقصى حد ممكن، وتأكيد على استغلال هذه الموارد بطريقة تعود بالنفع على الشعب العراقي وإن جميع الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر والأرض التي تحتها هي ملك للعراق وإن العراق له الولاية العامة والحصرية على هذه الموارد وحفظها واستغلالها[28]. وفي عام 1958 أصدر العراق مرسوماً جمهورياً يتكون هذا المرسوم من أربعة فقرات تطرقت الفقرة الأولى بأن سيادة العراق تمتد إلى البحر الإقليمي والفضاء الجوي الذي فوقه وقاع البحر وما تحت القاع خاضعاً لسيادة الجمهورية العراقية، مع مراعات القواعد المقررة في القانون الدولي بشأن المرور البريء. أما الفقرة الثانية فقد حددت عرض البحر الإقليمي العراقي بأنه يمتد اثنى عشر ميلاً بحرياً يقاس البحر الإقليمي من "أدنى حد لانحسار المياه" على الساحل العراقي. وكذلك تطرقت الفقرة الثالثة إلى كيفية تحديد المجلات البحرية في حال تداخل المياه الإقليمية العراقية مع الدول المتجاورة والمتقابلة فتعين الحدود بالاتفاق طبقاً للمبادئ المقررة وفق القانون الدولي أو بما يتم التفاهم عليه، وكذلك أكدت الفقرة الأخيرة ليس في هذا المرسوم ما يخل بالحقوق الأخرى المقررة دولياً للعراق في المنطقتين البحريتين المعروفتين المنطقة المتاخمة والجرف القاري، الواقعتين فيما يلي البحر الإقليمي العراقي باتجاه البحر[29].

2-**وفق قانون تحديد المياه الإقليمية العراقية:** أصدر العراق قانون تحديد المياه الإقليمية العراقية رقم (71) عام 1958 يتكون هذا القانون من ستة مواد تعرضت المادة الأولى بأن سادة الجمهورية العراقية تمتد إلى البحر الإقليمي العراقي والفضاء الجوي الذي فوقه وقاع البحر وما تحت القاع مع مراعات القواعد المقررة في القانون الدولي المتعلقة بالمرور السلمي للسفن البلاد الأخرى فيه. أما المادة الثانية فقد حددت عرض البحر الإقليمي مسافة (اثنى عشر) ميلاً بحرياً يتم قياس البحر الإقليمي من "أدنى حد لانحسار المياه" البحر على الساحل العراقي. أما المادة الثالثة

فقد تطرقت في حال تداخل بحر الإقليمي العراقي مع دولة أخرى فتعين الحدود بين البحرين بالاتفاق مع الدولة صاحبة الشأن طبقاً للمبادئ المقررة في القانون الدولي أو بما يتم عليه التفاهم. أما المادة الرابعة فقد أكدت حقوق العراق المقررة وفق القانون الدولي في المنطقة المتاخمة والجرف القاري، أما المادة الخامسة والسادسة تضمنت أمور إجرائية لتنفيذ هذا القانون[30].

وقد أصدر العراق قانون حماية وصيد الأحياء البحرية رقم (32) عام 1965 وقد حدد عرض البحر الإقليمي العراقي باثني عشر ميلاً بحرياً "مياه الخليج العربي الإقليمية الممتدة إلى مسافة اثني عشر ميلاً بحرياً داخل الخليج وما يتفرع منها من أهوار ومستنقعات وبرك وخلجان"[31]. وبذلك كانت الإشارة عديمة الجدوى فيما يتعلق بخط الأساس العراقي، ولا تجد لها تطبيق على ارض الواقع[32]، وإن مسألة تأخر العراق بإعلان خط الأساس وتحديد مجالاته البحرية بحاجة إلى دراسة شاملة وعميقة[33].وقد سعت جميع الدول الساحلية إلى توسيع مجالاتها البحرية من خلال الاعتماد على أكثر من طريقة لترسيم خطوط الأساس بما يتلاءم مع طبيعة الساحل، ألا أن العراق اتخذ موقفاً مغايراً ولم يعتمد القواعد أو مبادئ القانون الدولي التي تكفل له حقوقه البحرية، إذ اعتمد قاعدة "أدنى جزر" كقاعدة عامة دون استثناء مما تضر بحقوق العراق البحرية، وتوسع المجالات البحرية للدول المجاورة على حسابه، لأن هذه المجالات تقاس من خط الأساس واغلب الدول المجاورة اتخذت قاعدة خطوط الأساس المستقيمة إلى جانب خط الأساس العادي، وبذلك اعتماد العراق على المادة الثالثة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 1958، والمادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 كقاعدة عامة في تحديد خط الأساس وهي "أدنى جزر" لانحسار المياه على الساحل، ولم يؤخذ بالقواعد الأخرى التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية مما يزيد من تضرر العراق الجغرافياً.

ثانياً: مساعي العراق في ترسيم خط الأساس

لم يكن للعراق أي وثائق أو مخاطبات أو أرشيف معتمد لخط الأساس طيلة المدة الماضية ولم يؤشر ذلك لا في وزارة الخارجية أو الوزارات المعنية الأخرى[34]. وقد بذل أول جهد من قبل الحكومة العراقية لترسم خط الأساس أو الحدود البحرية، ومنها ما قام به الكابتن النرويجي (كوشيرون) عام 1959 في أعداد خرائط توضح رسم خط الأساس والحدود البحرية المعدة لوزارة النفط العراقية، وهي خارطة في الأساس معده لإنشاء الموانئ البحرية العراقية، ثم توقف العمل في أعداد الخرائط بسبب الوضع السياسي العراقي غير مستقر بعد العهد الملكي والصراعات والحروب في المنطقة، ما انعكس سلباً على الاهتمام بتحديد خط الأساس العراقي[35]. وكانت هناك محاولة ثانية بعد حرب الخليج الأولى والثانية وتشكلت أول لجنة لرسم خط الأساس عام 1999، بأمر من قبل ديوان الرئاسة وفق توصيات وزارة الخارجية برئاسة د. رياض الاعظمي، واستمر عملها المكتبي حتى عام 2001 حيث قدمت اللجنة توصية لأبرام عقد بين الدائرة القانونية لوزارة الخارجية ومكتب الاستشارات البحرية– مركز علوم البحار– جامعة البصرة لتنفيذ العمل الميداني بمسح ساحل البحر العراقي وتقديم خارطة مدعومة بالإحداثيات لخط الأساس العراقي وتوقف العمل ولم ينفذ لأسباب لوجستية ولظروف البلاد آنذاك[36]. وتم إعادة النظر مجدداً من خلال قيام مجلس الوزراء بتشكيل لجنة وزارية بموجب الأمر الديواني رقم (74) في8-10-2006 برئاسة وزارة الخارجية وعضوية الوزارات المعنية (الداخلية، النفط، الموارد المائية، التعليم العالي– مركز علوم البحار) وبعد دراسة اللجنة تقرر أبرام عقد مع

مركز علوم البحار للقيام بالمسوحات "الهيدروغرافية"[37]. وبتاريخ 2007 باشر المركز بأجراء المسح "البثا ميتري" للساحل العراقي من مصب شط العرب إلى مدخل خور عبد الله، لتحديد المعالم الطبيعية للساحل وتحديد مستويات المد والجزر مع إيضاح أبعد النقاط التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر لغرض رسم خط الأساس العراقي، حيث يتميز الساحل العراقي بالانحدار التدريجي باتجاه البحر مما يكون هناك فرقاً كبيراً بين المد والجزر يمتد عدة كيلو مترات[38]. وقد أكملت اللجنة أعمالها وقدمت خارطة وجدولاً يتضمن (101) نقطة تمثل شكل الساحل العراقي الطبيعي المحصور بين فوهة شط العرب وبداية ساحل خور عبد الله حصراً، وبعد دراسة هذه الإحداثيات قررت اللجنة تقليل عدد النقاط إلى (43) نقطة بدلا من (101) نقطة لوجود تقارب بين النقاط المرصودة ولها نفس المواصفات الطبيعية ولا تؤثر على دقة العمل[39].

بعد أجراء الدراسات الفنية والقياسات الهيدروليكية، تم إيداع خط الأساس العراقي لدى الأمم المتحدة بتاريخ 16-3-2011 استناداً إلى (نص المادة 16- الفقرة الثانية) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، اعتمد خط الأساس للإقليم البحري العراقي وفق الإحداثيات والخرائط المرفقة، والتي اعتدت اعتماداً على نظام المجسم العالمي الموحد (W.G.S/48)، وبموجب كتاب الايداع لدى الامم المتحدة يتكون خط الأساس من (43 نقطة) تبدأ من فواهة شط العرب الى مدخل خور عبد الله قرب العلامة الحدودية 162[40]. ويلاحظ على الرغم من القصيرة المسافة التي يطل بها الساحل العراقي على البحر اعتمد العراق على (43 نقطة) من أدنى جزر على الساحل مما ينعكس سلباً على تحديد المجلات البحرية إذا من الضروري أن يتم تقليص هذه النقاط وإيصالها بخطوط مستقيمة مما يسمح باندفاع المجالات البحرية العراقية إلى البحر وهذا ما عمل عليه اغلب الدول المجاورة.

المطلب الثاني

الأثر القانوني لمنشآت ميناء الفاو الكبير

تؤدي الموانئ البحرية دوراً هاماً في مختلف المجالات[41]، ونظراً لهذا الدور فلم تغفل أهميتها في العديد من الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية من حيث الأثر على خط الأساس، وأوضحت أن "خط أدنى جزر" يستخدم عندما يكون الساحل منتظماً، وكذلك بينت أن "خطوط الأساس المستقيمة" يمكن تطبيقها في حال وجود منشآت مرفئية ممتدة باتجاه البحر[42]. ويجوز للدولة الساحلية الجمع بين هذه الأساليب لتناسب مختلف الظروف[43]، ومن منظور القانون الدولي تنتمي الموانئ البحرية إلى إقليم الدولة، وهو نهج غالباً ما ينعكس على التشريعات البحرية الوطنية[44]. ومن خلال ذلك يدرس هذا المطلب الأثر القانوني لمنشآت ميناء الفاو الكبير، وفق الاتفاقيات الدولية (الفرع الأول)، هذا من جانب، ومن جانب آخر، وفق التشريعات العراقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول
وفق الاتفاقيات الدولية

أولاً: المنشآت المرفئية لميناء الفاو الكبير

قررت الحكومة العراقية أن يتم إنشاء ميناء الفاو الكبير على البحر المفتوح بالقرب من مدخل خور عبد الله، حيث يقع ضمن الإحداثية (39 R TP 55720 09440)[45]، وتمثل أحواض الموانئ وكواسر الأمواج والأرصفة والقناة الملاحية، المكونات الأساسية لأي ميناء، وبطبيعة الحال فإن أشكالها وأحجامها تختلف من ميناء إلى آخر، تبعاً للظروف الجغرافية والاقتصادية، ولهذا تختلف الموانئ في شكلها الخارجي، فبعضها يظهر على شكل مربع أو مستطيل أو بيضاوي، وتنشأ كواسر الأمواج (Break Waters) لتحديد المساحة المائية للميناء، ومن ثم حمايتها من تأثير الأمواج حتى تكون السفن المتواجدة بداخل الميناء في مأمن من هذه الأمواج، خاصة أثناء رسوها للشحن أو التفريغ، وقد تنشأ حواجز الأمواج لحماية مداخل بعض الموانئ الطبيعية أو القناة الملاحية كي لا تتعرض السفن لتأثير الأمواج أثناء دخولها أو خروجها إلى تلك الموانئ أو القناة الملاحية، وبعضها يمتد طولياً على طول الساحل المقام عليه[46]. وتعد حواجز الأمواج من أهم الإنشاءات البحرية وأكثرها كلفة عند إقامة الميناء في المناطق غير المحمية طبيعياً، حيث يراعي عند تحديد مواضعها عدة عوامل أهمها. اتجاه الأمواج في المنطقة وخاصة الأمواج ذات الارتفاعات عالية، وشكل خط الساحل في المنطقة، بحيث يتم الاستفادة من أي بروز في خط الساحل، ليبدأ منه حاجز الأمواج، وذلك لتخفيض التكلفة المالية بقدر الإمكان، وكذلك حجم المساحة المائية المراد إنشاؤها داخل الميناء، وطبوغرافية قاع البحر في المنطقة[47].وكذلك تعد القناه الملاحية جزء مهم للميناء، وتأثير التيارات على القنوات الملاحية المؤدية إلى الموانئ البحرية حيث تحدد اتجاهات هذه التيارات وتدرس تأثيراتها المختلفة على خط القناة الملاحية وبالنتيجة يكون تصميم القناة باتجاه أقل تأثير ممكن، وبشكل يؤمن حرية حركة الملاحة وبكلفة أقل حيث أن هذه التيارات تكون مؤثرة على حركة السفن من ناحية، ومن ناحية أخرى على استقراريه وضع القناة الملاحية كالترسبات التي تحدث في قاع القناة وما يتبعها من أعمال حفر مستقبلي لأغراض التوسع والصيانة[48].وبعد بذل جهود حثيثة من قبل وزارة النقل العراقية باشر بالعمل في إنشاء كواسر الأمواج لميناء الفاو الكبير الذي يتكون من جزئيين الجزء الغربي والشرق، ومن المعوقات التي واجهة إنجاز المشروع هي قلة التخصيصات المالية من قبل الحكومة المركزية، والمعوقات الفنية التي تتمثل في طبيعة الساحل العراقي منها قوه تيارات المد والجز ففي بعض الأحيان تصل تيارات المد إلى ارتفاع 3 متر أما الجزر قد يصل إلى أدنى من 3 متر، وكذلك اختيار طبيعة الصخور المناسبة لبناء كواسر الأمواج ولمقاومة التيارات المائية العالية، حيث وقع الاختيار على أن يتم بناء كواسر الأمواج من جبال سلطنة عمان لما تتمتع به من صلابة ومقاومتها الشديدة لتيارات المياه العالية[49]. أما فيما يتعلق بموقف دول الجوار بشأن المنشآت الخارجية لميناء الفاو الكبير فقد أشارت الكويت في رسالتها الموجهة إلى الأمم المتحدة بأن منشآت ميناء الفاو الضخمة لها تأثير كبير على البيئة و "الجيومورفولوجيا" في خور عبد الله [50]. وقد بلغ طول كاسر الأمواج الشرقي 8 كم والذي بدأ العمل فيه بتاريخ 8-12-2012 وتم إنجاز المشروع 7-8–2014، أما كاسر الأمواج الغربي يبلغ طولة 16,5 كم والذي باشر العمل فيه بتاريخ 13-2-2014 وتم إنجاز المشروع بتاريخ 16-8-

2017. وتبلغ مساحة الداخلية الحوض الميناء حوالي 54 كم2، ويتكون ميناء الفاو من 90 رصيفاً، ويتم تنفيذ الميناء على عدة مراحل وتتمثل المرحلة الأولى أنشاء خمسة أرصفة للحاويات بطول1750متر وكذلك حفر حوض الأرصفة بعمق 19,8متر وأعمال الردم وإنشاء طرق داخلية بطول 14 كم، وطريق سريع يربط ميناء الفاو وأم قصر بطول 62 كم يمر اسفل قناة خور الزبير بنفق مغمور طولة حوالي 2,5 كم وبعمق 30 متر[51]. وقد دخل كاسر الأمواج الغربي مؤخراً موسوعة جينيس للأرقام القياسية باعتباره أطول كاسر أمواج في العالم[52]، وبلغت تكلفت إنشائه بقيمة "511" مليون يورو وتم تنفيذه من قبل "شركة دايو الكورية" أما كاسر الأمواج الشرقي نفذ من شركة "اركيدرون" احدى أكبر الشركات اليونانية بقيمة "240" مليون يورو[53]، ويتم ربط ميناء الفاو بالقناة الملاحية الدولية طولها 23 كم حيث تكون داخل الميناء 10 كم و 13 كم خارج الميناء وعرضها 200 متر وعمقها يقدر بحوالي 19,8متر[54].

وبتاريخ 11-4-2021 أبرمت وزارة النقل عقداً مع شركة (دايو الكورية)[55] لإنشاء خمسة مشاريع للبنى التحتية ضمن مشروع ميناء الفاو الكبير تضمن (عقد الأرصفة الخمسة للحاويات، عقد حوض الميناء والردم، عقد حفر القناة الملاحية وتأثيثها، عقد الطريق الرابط الفاو– أم قصر وعقد النفق المغمور)[56]، وقد أعلنت الشركة العامة لموانئ العراق، المباشرة في تنفيذ العقود الخمسة التي تتمثل في إنشاء خمسة مشاريع حيوية لميناء الفاو الكبير، وقد وصلت الأعمال في هذه المشاريع إلى مراحل متقدمة من حيث نسب الإنجاز، ومن المتوقع أن يتم افتتاح ميناء الفاو أمام السفن الحاويات العملاقة في نهاية 2024 أو بدية 2025 وسيتم إنشاء مرافق صناعية وكذلك مدينة سكنية ومناطق سياحية لكونها الواجهة البحرية للعراق على البحر[57].

ومن الملاحظ أن العمل في مشروع ميناء الفاو الكبير متلكئ منذُ 2010 إلى غاية أعداد هذا البحث، وليس هناك إرادة جدية من قبل الحكومة المركزية لإنشاء هذا الميناء على الرغم من أهميته الاستراتيجية والحيوية للعراق، ولغاية الآن لم يتم إكمال رصيف واحد لاستقبال السفن، ويلاحظ أن المشروع قد تم تقليص العمل في الأرصفة من 90 رصيف إلى اقتصار العمل على إنشاء خمسة أرصفة للحاويات بموجب العقد المبرم مع شركة دايو الكورية سنة 2021 وإن الأعمال ليست بالمستوى المطلوب بما يتناسب مع مكانة العراق الاقتصادية والدولية.

ثانياً: اثر منشآت ميناء الفاو على خط الأساس العراقي وفق اتفاقية 1982

يتضح مما تقدم أن الأجزاء الخارجية لميناء الفاو الكبير، تتمثل بجدار صخري يمتد من الساحل العراقي باتجاه البحر يسمى "كاسر الأمواج" ويعرف بأنه "عبارة عن هياكل اصطناعية، موازية بشكل عام للساحل، لحماية امتداد معين من حركة الأمواج والقدرة على إنشاء مناطق هادئة"[58]، أو يتمثل بأنه "الهياكل التي توفر حماية للموانئ والمنشآت من حركة الأمواج"[59]، وتوفير التشغيل الآمن للسفن ومنشآت داخل الميناء الذي يقوم بحمايته ويمنع أو يقلل من دخول الرواسب[60]، وهذا يعني أن كاسر الأمواج لميناء الفاو يعد جزءاً لا يتجزأ من المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. وعليه أن أي منشآت أو بنية تحتية تقام على ميناء الفاو تعتمد على أن حافاتها خط أساس للساحل العراقي ومنه تحدد المجالات البحرية كالبحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية في حاسباتها وترسيمها وإعلانها وحمايتها[61]. ويتكون الحد الخارجي لميناء الفاو من جزئيين (كاسرين للأمواج)، ويبلغ الطول الإجمالي لكاسر الأمواج الغربي 16,5 كيلومتر، ويهدف إلى حماية السفن القادمة إلى الميناء من

الأمواج العاتية ويوفر ملاذ آمن لها، ويعد الجزء الأهم عند تحديد نقاط الأساس لأنه يمثل الجزء الخارجي للميناء وبالتالي يمكن اعتبار حافته الخارجية كنقاط أساس صحيحة لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، أما كاسر الأمواج الشرقي الذي يبلغ طولة 8 كم يكون ذو أهمية معدومة في عملية تحديد نقاط الأساس لأنه يقع خلف كاسر الأمواج الغربي من جهة الساحل العراقي. ويكون أثر ميناء الفاو بموجب المادة الحادية عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنقل خط الأساس العراقي من الساحل في حالة أدنى جزر إلى الأجزاء الخارجية للميناء المقامة في عرض البحر التي تشكل "جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي" حيث نصت على أن "تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي"[62]. وبناء على ما تقدم يتم رسم خط الأساس العراقي الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي من الساحل عند أدنى جزر إلى الحافة الخارجية (لكاسر الأمواج الغربي أو أي منشآت مستقبلية أبعد من ذلك تعد جزءاً أصيلاً من الميناء) باتجاه البحر، لأن هذه المنشآت تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي وبالتالي تعد جزء من الساحل العراقي. ولم تحدد هذه الاتفاقية ماهية الأجزاء الخارجية للميناء وبتالي تركت الأمر لتقدير الدول[63]، ويمكن توسيع أثر الميناء في المستقبل من خلال إنشاء منصات تحميل خارجية أو وضع مرشدات دلالة أو الفنارات وعدها جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي، واستخدامها كنقاط أساس لقياس المجالات البحرية العراقية، أما المنشآت الحالية تؤدي إلى اندفاع خط الأساس العراقي باتجاه البحر حوالي (5,29 ميلاً بحرياً) واكتساب مياه داخلية تقدر 90 كم2[64].

الفرع الثاني
وفق التشريعات الداخلية

أولا: النظام القانوني لخط الأساس العراقي قبل وجود الميناء

أشارت بعض المراسيم والقوانين العراقية إلى كيفية ترسيم خط الأساس، وقد أخذت بقاعدة (أدنى جزر) على الساحل العراقي[65]، هذا وقد أشار المرسوم الجمهوري رقم (435) في 15-11-1958 إلى كيفية تحديد خط الأساس على الساحل العراقي بأنه "يمتد البحر الإقليمي العراقي إلى مسافة اثنى عشر ميلاً بحرياً باتجاه أعالي البحر مقاساً من أدنى انحسار للمياه عن الساحل العراقي"[66]، ومن ثم أصدر العراق قانون تحديد المياه الإقليمية عام 1958 وقد اخذ بقاعدة أدنى جزر للمياه على الساحل حيث نصت المادة الثانية على أن "تمتد المياه الإقليمية لمسافة اثنى عشر ميلاً بحرياً باتجاه أعالي البحر مقاساً من أدنى حد لانحسار المياه البحر عن الساحل"[67]. ومن خلال ما تقدم يلاحظ أن القوانين والمراسيم العراقية السابقة قد أخذت بقاعدة "أدنى جزر على الساحل" كقاعدة عامة، دون الإشارة لخطوط الأساس المستقيمة أو أثر الموانئ البحرية على ذلك. وبالرجوع إلى قانون الموانئ العراقية لسنة 1995 تطرقت المادة الأولى إلى مجموعة من المصطلحات فتناولت الفقرة رابعة تعريف الميناء بأنه "المنطقة التي تأوي إليها أو تتردد عليها السفن البحرية والمراكب اعتيادياً لشحن البضائع أو تفريغها أو صعود الأشخاص أو نزولهم وأجراء المعاملات الرسمية الخاصة بذلك". وهذا التعريف يقترب كثيراً من التعريف الذي ورد في اتفاقية جنيف 1923 بشأن النظام العالمي للموانئ البحرية. وكذلك تطرقت الفقرة الخامسة من المادة السابقة إلى تعريف المرفأ بأنه "منطقة لرسو السفن والمراكب لأغراض محددة كالانتظار أو الشحن أو التفريغ أو التصليح أو القيام بأي اعمل أخرى". وتعرضت الفقرة تاسعة إلى المياه

الداخلية "المياه المحددة بموجب القوانين العراقية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية التي صادق العراق عليها". وبالتالي أن مياه الداخلية بموجب هذه الفقرة يتم تحديدها بالرجوع إلى القوانين الداخلية العراقية والاتفاقيات الدولية التي صادق عليها العراق. اما فيما يتعلق بحدود الميناء البحري فقد تطرقت المادة الثالثة من ذات القانون "تعين بقرار من مجلس الوزراء الحدود البرية والبحرية لكل ميناء أو مرفأ والمنطقة التابعة له بناء على اقتراح من الوزير وبالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة"[68]. ولم تحدد هذه المادة الألية التي يتبعها مجلس الوزراء في تعيين حدود الميناء البحري، وبذلك أن مجلس ملزم باتباع العرف الدولي الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية في شأن تعيين حدود الميناء البحرية "تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة"[69]. وقد قام العراق لأول مرة في تحديد خط الأساس وإيداعه لدى مكتب شؤون البحار والمحيطات التابع للأمم المتحدة بتاريخ 31-3-2011، وفي نفس العام رد مكتب شؤون البحار والمحيطات إلى وزارة الخارجية العراقية، تشير إلى وجود خطأ مطبعي في الإحداثية رقم (31) في خارطة خط الأساس للبحر الإقليمي العراقي، وبناء على ذلك تم سحب الخارطة من الأمم المتحدة، وتابعة اللجان الفنية تعقد اجتماعاتها وتعمل على رسم افضل خارطة لخط الأساس[70].

ثانياً: النظام القانوني لخط الأساس العراقي بعد وجود الميناء

بذلت جهود حثيثة من قبل وزارة الخارجية العراقية لأجل رسم خط الأساس العراقي يتوائم مع المستجدات التي طرئت على الساحل العراقي بعد عام 2011، والأخذ في الاعتبار منشآت ميناء الفاو الكبير عند رسم خط الأساس، وقد تم تشكيل لجنة برئاسة وزارة الخارجية وعضوية كل من (وزارة الدفاع، مجلس الدولة، وزارة الموارد المائية، وزارة النقل– الشركة العامة للموانئ العراقية، وزارة النفط) وقد سعت اللجنة إلى تقليص نقاط خط الأساس العراقي من (43) نقطة الواردة في كتاب الإيداع لدى الأمم المتحدة 2011 إلى ثمانية نقاط تبدأ من خور عبد الله وتنتهي في شط العرب. وقد عقدت عدة اجتماعات للجنة الخبراء الفنيون المعنيون بالشؤون البحرية وقانون البحار في مقر وزارة الخارجية لغرض النظر بنقاط خط الأساس للبحر الإقليمي العراقي ومناقشتها من النواحي القانونية والجغرافية والفنية، واتفقت اللجنة على أن خط الأساس يتكون من ثمانية نقاط تبدأ بإحداثية رقم (1) في مدخل خور عبد الله مقابل دعامة 162 وينتهي بالإحداثية رقم (8) تقع على خط "الثالوك" في شط العرب المثبتة سنة 1975[71]. وقد أنهت اللجنة المكلفة بتحديد خط الأساس العراقي عملها في نهاية عام 2021، وقد أخذت في الاعتبار منشآت ميناء الفاو الكبير المقامة في البحر كجزء من الساحل العراقي والاعتماد على المادة 7 و 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في رسم خط الأساس العراقي.

وبتاريخ 22-9-2021 تم الموافقة على تعديل قرار مجلس الوزراء رقم (163) لسنة 2021، بشأن اعتماد خط الأساس للبحر الإقليمي العراقي الجديد، واعتماد الإحداثي (R) بدلاً من الإحداثي (8) المتفق عليه في محضر الاجتماع المنعقد بتأريخ 21 حزيران 2021، في مقر وزارة الخارجية، ليتسنى لوزارة الخارجية إيداعه لدى الأمم المتحدة، وتوجيه تنبيه للجنة الفنية المكلفة برسم خط الأساس للبحر الإقليمي العراقي لتوخي الدقة في عملها[72]. ويتضح من ذلك أن العراق لم يصدر تشريع خاص لخط الأساس، ليعالج المستجدات التي طرأت على الساحل العراقي، وإنما لجئ إلى قرار مجلس الوزراء، ليخول وزارة الخارجية برسم خط الأساس

وإيداعه لدى الأمم المتحدة، ويعود سبب ذلك طول الإجراءات التشريعية وتعثرها بسبب اختلاف في وجهات النظر والتقاطعات السياسية. وقد الزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولة الساحلية أن تعلن عن خطوط الأساس للبحر الإقليمي، وإن تقوم بإيداعه لدى الأمم المتحدة- شعبة شؤون البحار والمحيطات، وقد قامت وزارة الخارجية العراقية في 8-11-2021 بإيداع خط الأساس لدى الأمم المتحدة، وتضمن كتاب الإيداع خط الموجة إلى الأمين العام للأمم المتحدة، بأن حكومة جمهورية العراق اعتماد خط الأساس للبحر الإقليمي العراقي بعد أجراء الدراسات الفنية والقياسات الهيدروغرافيه وفقاً لنظام الإحداثيات العالمي (WGS84) استناداً إلى نص المادتين (7 و11) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982. وطلبت نشره في الأطلس الخاص بخطوط الأساس لغرض اعتمادها دولياً بدلاً من الإحداثيات والخارطة التي سبق أن قامت جمهورية العراق بإيداعها عام 2011[73]. ويلاحظ أن لجنة ترسيم خط الأساس العراقي قد عالجت العيوب التي شابت خط الأساس الذي تم إيداعه لدى الأمم المتحدة– مكتب شؤون البحار والمحيطات عام 2011، وكذلك أخذت في الاعتبار التطورات المهمة التي حدثت على الساحل العراقي بعد عام 2012 المتمثلة في منشآت ميناء الفاو الكبير المقامة في البحر التي تعد جزءاً لا يتجزأ من الساحل العراقي، وبالتالي أثر الميناء بشكل كبير وواضح على ترسيم خط الأساس العراقي مما يوسع من المجالات البحرية العراقية، لأن خط الأساس يمتد إلى أبعد منشآت (ميناء الفاو الكبير) المقامة في البحر، وقد اعتمدت اللجنة في ترسيم خط الأساس العراقي على نص المادة السابعة من اتفاقية الأمم المتحدة التي تبين كيفية ترسيم خطوط الأساس المستقيمة، وكذلك نص المادة الحادية عشرة التي تضمنت رسم خط الأساس في حال وجود ميناء بحري. ويلاحظ أن اللجنة اعتمدت في رسم خط الأساس على الخطوط المستقيمة الواصلة بين أدنى جزر على الساحل العراقي فقلصت عدد نقاط الأساس إلى ثمانية نقاط فقط. ويبدأ خط الأساس العراقي[74] من أدنى جزر عند مدخل خور عبد الله إلى خط (الثالوك)[75] في شط العرب، حيث تقع النقطة رقم (1) في خور عبد الله قرب علامة الحدودية 162 وبالتحديد قرب ميناء مبارك الكويتي ضمن الإحداثية (N 29 54 45.7002 E 48 23 49.7072)، ويسير بشكل مستقيم إلى نقطة رقم (2) الواقعة على كاسر الأمواج الغربي لميناء الفاو الكبير ضمن الإحداثية (N 29 5256.0136 E 48 25 38.4965) حيث يبلغ طول الخط المستقيم من الإحداثية رقم (1) إلى الإحداثية رقم (2) حوالي (3,53 ميلاً بحرياً) ثم يسير هذا الخط إلى نقطة رقم (3) ضمن الإحداثية (N 29 50 08.5116 E 48 29 13.0821) الواقعة على كاسر الأمواج الغربي المقابلة لكاسر الأمواج الشرقي حيث يبلغ طول الخط المستقيم الذي يسير من الإحداثية رقم (2) إلى الإحداثية رقم (3) حوالي (4 ميلاً بحرياً). وكذلك يستمر خط الأساس على كاسر الأمواج الغربي إلى نقطة رقم (4) الواقعة ضمن الإحداثية (N 29 49 38.0551 E 48 30 09.7687) التي تقع على نهاية كاسر الأمواج الغربي حيث يبلغ طول الخط المستقيم من النقطة رقم (3) إلى النقطة رقم (4) حوالي (1672 متر) باعتبار الإحداثية رقم (4) تمثل آخر منشآت الميناء الفاو الكبير المرفئية واعتبرها جزء لا يتجزأ من الساحل العراقي وهي تبعد عن الساحل العراقي حوالي (5,29 ميلاً)، ومن النقطة رقم (4) يتجه خط الأساس العراقي على شكل خط مستقيم إلى النقطة رقم (5) الواقعة على الساحل العراقي في حالة أدنى جزر ضمن الإحداثية (N 29 49 19.0428 E 48 36 27.5293) حيث يبلغ طول خط الأساس المستقيم من النقطة رقم (4) التي تمثل آخر منشآت

الميناء الفاو المرفئية إلى النقطة رقم (5) أدنى جزر على الساحل حوالي (5,73 ميلاً بحرياً). ومن ثم يتجه خط الأساس إلى النقطة رقم (6) الواقعة على الساحل العراقي في حالة أدنى جزر الواقعة ضمن الإحداثية (N 29 49 52.4514 E 48 42 48.5449) حيث يبلغ طول الخط الواصل بين نقطة رقم (5) والنقطة رقم (6) حوالي 2 ميلاً بحرياً. أما النقطة رقم (7) تقع ضمن الإحداثية (N 29 50 30.8800 E 48 44 07.8453) بالقرب من مصب شط العرب في حالة أدنى جزر، ويتم مد خط مستقيم إلى نقطة الواقعة في شط العرب خط "الثالوك" المحددة وفق اتفاقية الجزائر1975 [76] التي تم الموافقة عليها من كلا الجانبين وتقع ضمن الإحداثية (N 29 51 23.4000 E 48 44 34.200). ومن خلال ما تقدم يتضح أن طول خط الأساس العراقي يبلغ حوالي (16 ميلاً بحرياً)[77]، الذي يبدأ من نقطة رقم (1) على الساحل العراقي في خور عبد الله عند أدنى جزر وينتهي في نقطة رقم (8) على خط الثالوك في شط العرب المحدد بموجب اتفاقية الجزائر عام 1975. وقد ساهمت منشآت ميناء الفاو الكبير بشكل ملحوظ بدفع خط الأساس العراقي من الساحل في حالة أدنى جزر باتجاه البحر مسافة تقدر (5,29 ميلاً بحرياً)[78]، أما المياه الواقعة خلف خط الأساس باتجاه الساحل العراقي تقدر (90 كم2) تعد مياه داخلية وجزء من الإقليم العراقي، وتمارس عليها كافت الاختصاصات التي تمارسها على الإقليم البري[79]. وبتاريخ 4-3-2022 تم نشر خط الأساس العراقي في مكتب شؤون البحار والمحيطات لغرض اعتماده دولياً، بدلاً من الإحداثيات والخارطة سابقة، ولم يتضح لحد الآن موقف دول الجوار من خط الأساس العراقي لكون الدراسة معاصرة مع هذا الإعلان.

الخاتمة:

يتم قياس جميع المجالات البحرية من خط الأساس، وهو حدود الدولة الداخلية لهذا السبب يعد التحديد الدقيق لخط الأساس غاية في الأهمية، لأن سيادة الدولة وولايتها القضائية تقاس من تلك الخطوط، وعند أجراء ترسيم هذا الخط لابد أن نأخذ في الاعتبار العديد من المعالم الطبيعية والصناعية، وقد سار العرف الدولي على عد أبعد منشآت الميناء جزءاً من الساحل وتم تدوينه في المعاهدات الدولية، ولم تحدد تلك المواثيق ماهية الأجزاء التي تعد جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي وبتالي تركت الأمر لاجتهاد المحكمة والدول في تحديدها وبيان أثرها، ومن خلال ما تقدم لابد أن نوضح أهم النتائج والتوصيات التي توصلت لها الدراسة تتمثل في الاتي:-

أولاً: الاستنتاجات

1-تساهم منشآت ميناء الفاو الكبير بأتساع إطلالة العراق الساحلية الضيقة على الخليج العربي وبالتحديد كاسر الأمواج الغربي، حيث تعد الحافة الخارجية نقاط أساس صحيحة لقياس المجالات البحرية العراقية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

2- لم تتطرق القوانين العراقية والإعلانات العراقية إلى اثر الموانئ على خط الأساس، بخلاف قوانين دول الجوار التي أخذت بنظر الاعتبار هذه المنشآت عند رسم خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، ولكن العراق قد صادق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بقانون رقم 50 عام 1985، وبالتالي تكون أحكامها ملزمة في تحديد المجالات البحرية العراقية.

3-لم تحدد الاتفاقيات والأعراف الدولية وكذلك لجنة القانون الدولي المنشآت التي تعد "جزءاً أصيلا من النظام المرفئي" وإنما تركت تحديدها حسب ظروف كل قضية، وربما يكون هذا

صحيحاً عندما تكون المسألة كما هي هنا عند تعيين حدود مناطق البحر الإقليمي المتجهة في عرض البحر.

4-تؤدي منشآت ميناء الفاو إلى نقل خط الأساس العراقي من الساحل في حالة أدنى جزر إلى أبعد منشآت الميناء المقامة في البحر والتي تبعد عن الساحل حوالي (5,29 ميلاً بحرياً)، وبالتالي تعد المياه الواقعة بين أبعد منشآت الميناء والساحل جزءاً من المياه الداخلية العراقية، حيث تقدر كمية المياه الداخلية المكتسبة (90كم2) مما يوسع من إطلالة العراق البحرية.

ثانياً: التوصيات

1-على مجلس النواب أو مجلس الوزراء العمل أما إصدار أو تعديل التشريعات والإعلانات العراقية السابقة الصادرة بين عامين 1956–1958 المتعلقة بتحديد المجالات البحرية العراقية، بتشريعات جديدة تواكب التطورات التي طرأت على القانون الدولي للبحار، والأخذ بنظر الاعتبار منشآت ميناء الفاو المرفئية المقامة في البحر كجزء من الساحل العراقي، واستخدامها كنقاط أساس لقياس البحر الإقليمي العراقي.

2-الاعتماد على أكثر من قاعدة في رسم خط الأساس العراقي، لكي تتلاءم مع الطبيعة الجغرافية للساحل، فيجب استخدام قاعدة خطوط الأساس المستقيمة للوصل بين نقاط معينة على الساحل في حالة أدنى جزر، وكذلك استخدام أبعد المنشآت المرفئية لميناء الفاو لرسم خط الأساس.

3-استخدام المنشآت الخارجية لميناء الفاو كنقاط أساس لرسم (خط الوسط أو تساوي البعد) لتحديد المجالات البحرية العراقية الكويتية، لأن هذا الخط سيحدد على أساس تكون كل نقطة عليه على بعد متساوي على اقرب نقاط لخطوط الأساس لكلا الساحلين، وبالتالي تكون النقاط الأقرب لذلك الخط من الجانب العراقي هي النقاط الواقعة على منشآت ميناء الفاو الخارجية.

4-ينبغي لوزارة الخارجية تشكيل المزيد من اللجان في شأن ترسيم الحدود البحرية من ذوي الاختصاص والخبرة العلمية الرصينة في القانون الدولي لغرض أجراء المزيد من الدراسات القانونية لكي لا تلحق عملية الترسيم الحدود البحرية المزيد من الضرر بجانب العراقي.

الهوامش

([1]) أن اغلب الدراسات إن لم تكن كلها اعتمدت في دراسة خط الأساس العراقي على أطروحة الدكتوراه لأستاذنا الدكتور محمد ثامر، الحدود البحرية العراقية، جامعة بغداد– كلية القانون، 2006. كمرجع لها في تناول هذا الموضوع.

([2]) د. وسام رزاق مطشر، الوضع الهيدرومورفي في خور عبد الله شمال غرب الخليج العربي، مجلة ادآب ذي قار العدد 5 المجلد 2 شباط 2012، ص163.

([3]) اصدر مجلس الأمن قرار 833 في 27 مايس 1993 الذي رحب فيه المجلس بقرارات لجنة الأمم المتحدة لتخطيط الحدود العراقية الكويتية، وطالب كلا الدولتين باحترام حرمة الحدود الدولية التي أتمت اللجنة تخطيطها بشكل نهائي وباحترام حق المرور البريء في خور عبد الله. انظر:(وثيقة مجلس الأمن S/RES/27 (may /1993 /833.

([4]) أياد عبد الكريم عودة، الحدود والمياه الإقليمية في العراق بعد عام 2003 م المعاضل والحلول، رسالة ماجستير في العلوم العسكرية، كلية الأركان– جناح القوة البحرية، 2021، ص 115.

([5]) د. حسين قاسم محمد الياسري، أمن الحدود البحرية العراقية ودوره في تحقيق الأمن الوطني العراقي، مجلة دراسات البصرة، السنة الثانية عشرة، العدد (26) 2017، ص 101.

([6]) الحدود في شط العرب تم ترسيمها بموجب اتفاقية الجزائر1975 حيث اعتمد على خط القعر "الثالوك" كأساس للترسيم الحدود بين الجانبين. انظر:(محمد هاشم حسين، شط العرب دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة دراسات البصرة، السنة الحادية عشر، العدد (22) 2016، ص155).

([7]) Signed by states in Geneva 1923 Germany, Belgium, Brazil, the British Empire (with New Zealand and India), Bulgaria, Chile, Denmark, Spain, Estonia, Greece, Hungary, Italy, Japan, Lithuania, Norway, the Netherlands, Salvador, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, Siam, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia and Uruguay.

([8]) Wikipedia, Convention and statute on the International régime of maritime ports 1923 multilateral treaty, Date of visit, 2022-3-15 https://en.m.wikipedia.org/wiki/Convention_and_Statute_on_the_International%.

([9]) Convention and statute on the international regime of maritim ports, 1923, preamble.

([10]) Wetten.nl- Regeling- Verdrag en statuut nopens het internationale zeehavenregime– BWBV0006321, Date of Visit, 2022-3-15. https://wetten.overheid.nl/BWBV0006321/1928-05-.

([11])Anthony P. Morrison, General access to ports in international law in: places of refuge for ships in distress, 2012, p, 54, Date of Visit, 2022-3 -15. https://doi.org/10.1163/9789004218888_004 .

([12]) See Saudi Arabia v. Arabian American oil company (Aramco) 1958.

([13])IILSS- International institute for law of the sea studies law of the sea, Date of Visit, 2022- 3 -15. http://iilss.net.

([14]) تعليق لأستاذنا الدكتور محمد ثامر المشرف على الرسالة على أصل الرسالة.

([15]) جريدة الوقائع العراقية العدد (44) لسنة 1928.

([16]) د. ساسي سالم الحاج، القانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، الطبعة الأولى، معهد الانماء العربي، 1987، ص62.

([17])United Nations convention on the law of the sea 1982, Article, 11.

([18]) تعليق لأستاذنا الدكتور محمد ثامر المشرف على الرسالة على أصل الرسالة.

([19]) Donald R Rothwell, Alex G Oude Elferink And Others, The Oxford Handbook Of The Law Of The Sea, Rothwell171014ouk, 2015, p, 85.

([20]) أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون، مباحث في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، 2016، ص 8-9.

([21]) د. علي صادق ابو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة التاسعة، منشأة المعارف، 1971، ص422.

([22])Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, maritime delimitation in the black sea (Romania v. Ukraine), 2009, p, 50.

([23]) د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2008، ص106.

([24]) د. صلاح جبير البصيصي، أحمد علي كاظم، مشروع ميناء مبارك الكويتي وفق اتفاقية الأمم المتحدة وقرارات مجلس الأمن، مجلة رسالة الحقوق، السنة التاسعة العدد الثاني 2017، ص10.

([25]) United Nations convention on the law of the sea 1982, Article, 16.

([26]) الإعلانات التي أصدرتها دول الخليج العربي حول الجرف القاري عام 1949 (المملكة العربية السعودية 28-5-1949، دولة البحرين 5-6- 1949، دولة قطر 8-6- 1949، دولة الكويت 12-6-1949، دولة الأمارات العربية المتحدة (أبو ظبي 10-10-1949، دبي 14-6-1949، الشارقة 16-6-1949، راس الخيمة 17-6-1949، أم القيوين 20-6-1949، عجمان 20-6-1949. انظر: (دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس، 1989 ، ص552- 556).

([27]) أستاذنا الدكتور محمد ثامر، خط الأساس العراقي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد كلية القانون، العدد 1- 30 يونيو– جزيران 2008، ص 198.

([28]) جريدة الوقائع العراقية العدد 469 في 27-11- 1958.

([29]) جريدة الوقائع العراقية العدد 74 في 15- 11 - 1958 .

([30]) جريدة الوقائع العراقية العدد 82 في 25- 11- 1958.

([31]) جريدة الوقائع العراقية العدد 1079 في 22- 2-1965 .

([32]) أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون، مباحث في القانون الدولي للبحار، مصدر سبق ذكره، ص13.

([33]) تعليق لأستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون المشرف على الرسالة على أصل الرسالة.

([34]) أياد عبد الكريم عودة، مصدر سبق ذكره، ص 116.

([35]) د. رحاب خالد يوسف، حدودنا البحرية مع الكويت وايران، الطبعة الأولى، شركة سمير اميس للطباعة، بغداد، 2019، ص42.

([36]) المقابلة الشخصية مع اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم عليوي- عضو لجنة ترسيم خط الأساس العراقي، بتاريخ 18- 3- 2022.

([37]) د. رحاب خالد يوسف، مصدر سبق ذكره، ص42.

([38]) المقابلة الشخصية مع د. صادق سالم عبد الله، عضو المسح البثامتري للساحل العراقي سنة 2007، جامعة البصرة– مركز علوم البحار، بتاريخ 16-1- 2022.

([39]) المقابلة الشخصية مع اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم عليوي، مصدر سبق ذكره.

([40]) مذكرة ايداع خط الأساس العراقي لدى الامم المتحدة، وزارة الخارجية العراقية– مكتب الوزير، بتاريخ 16-3- 2011.

([41]) شريهان محمد على محمد، دور التكنولوجيا المعلومات في تحسين اداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الادارة اللوجستية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2018، ص178.

([42]) Mariusz specht, Cezary specht and others, methodology for performing territorial sea baseline, Gdynia maritime university, Morska Gdynia, Poland, 2019, p, 2.

([43]) Office of oceans affairs bureau, limits in the seas straight baseline and territorial sea claims: japan, no. 120 April 30, 1998, p, 5.

([44]) Marco Casagrande, seaports in international law, January 2017, Date of Visit ,2022- 3- 20 . https://www.researchgate.net/publication/31846211 .

([45]) تم تحديد موقع ميناء الفاو الكبير بالاعتماد على الزيارة الميدانية للباحث إلى محافظة البصرة في 4-2-2022 والاعتماد على برنامج (Offline Maps) لتحديد المواقع على الخرائط.

(46) د. إبراهيم علي عبيد، هندسة الموانئ والمنشئات البحرية، جزء الأول، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1982، ص257.

(47) د. حسين مسعودي أبو المدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، الطبعة الأولى، دار ومكتبة الشعب للنشر والتوزيع، مصراته– ليبيا، 2005، ص135.

(48) صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، الطبعة الأولى، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة، البصرة، 2018، ص 604.

(49) المقابلة الشخصية مع كاظم فنجان الحمامي، وزير النقل السابق، بتاريخ 16- 3- 2022.

(50) United Nations- Security Council, 26 August S/ 2020/190.

(51) المقابلة الشخصية مع حسن محمد تقي، رئيس المهندسين لمشروع ميناء الفاو الكبير، بتاريخ 2-2-2022.

(52) تاريخ الزيارة 17-3- 2022. https://al-ain.com/article/the-iraqi-breakwater-gents-longest-wo

(53) تاريخ الزيارة 17-3- 2022. http://burathanews.com/arabic/reports/404791

(54) المقابلة الشخصية مع عقيل جاسم رمضان، المهندس الأقدم لمشروع ميناء الفاو، بتاريخ 2-3 - 2022.

(55) مجلة النقل و المواطن، وزارة النقل العراقية، العدد (3) لسنة 2021، ص2.

(56) انظر: العقد المبرم بين وزارة النقل مع شركة (دايو الكورية) لإنشاء خمسة مشاريع للبنى التحتية ضمن مشروع ميناء الفاو الكبير بتاريخ 11-4-2021.

(57) المقابلة الشخصية مع أنمار عبد المنعم الصافي- مدير العلاقات والأعلام الشركة العامة للموانئ العراقية، بتاريخ 2- 2- 2022.

(58) Laura Bricio, Vicente negro, and others, geometric detached breakwater indicators on the Spanish northeast coastline, Universidad polite´cnica de madrid, journal of coastal research west palm beach, Florida September, 2008, p, 1289.

(59) British Standard, Maritime structures – part 7: Guide to the design and construction of breakwaters, BS 6349- 7, 1991, p, 1. Date of Visit, 2022-5-6. https://www.academia.edu/37123655/Maritime_structures_Part_7_Guide_to_th .

(60) Han Ligteringen, Breakwater engineering, delft university of technology, 2015, p, 41. Date of visit, 2022– 5 – 6. https://www.researchgate.net/publication/233625401.

(61) المقابلة الشخصية مع اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم عليوي، مصدر سبق ذكره.

(62) United Nations convention on the law of the sea 1982, Article, 11. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf .

(63) Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, determining the maritime boundaries in the black sea, Romania and Ukraine, 2009, p, 107.

([64]) اعتمد الباحث في قياس المسافة بين آخر نقطة لمنشآت لميناء الفاو الواقعة على نهاية كاسر الأمواج الغربي بتجاه البحر والساحل العراقي على برنامج تحديد المواقع وقياس المسافات (Offline Maps, WGS84).

([65]) للمزيد من التفاصيل انظر مؤلفات أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون (خط الأساس العراقي، مصدر سبق ذكره، ص197- وما بعدها. مباحث في القانون الدولي للبحار، مصدر سبق ذكره، ص 11 – وما بعدها).

([66]) جريدة الوقائع العراقية العدد 74 في 15- 11 - 1958.

([67]) جريدة الوقائع العراقية العدد 82 في 25-11- 1958.

([68]) جريدة الوقائع العراقية العدد 3590 في 20- 11- 1995.

([69]) United Nations convention on the law of the sea 1982, Article, 11.

([70]) د. رحاب خالد يوسف، مصدر سبق ذكره، ص 44.

([71]) محضر اللجنة خط الأساس للساحل العراقي، وزارة الخارجية العراقية– الدائرة القانونية، المؤرخ في 4-5-2021.

([72]) قرار مجلس الوزراء رقم 163 لسنة 2012، وكالة الانباء العراقية بتاريخ 22-9-2021.
https://www.ina.iq/136532--

([73]) كتاب ايداع خط الأساس العراقي لدى الامم المتحدة، وزارة الخارجية العراقية– مكتب الوزير، المؤرخ في 8-11-2021.

([74]) كتاب ايداع خط الأساس العراقي، وزارة الخارجية- الدائرة القانونية، المؤرخ في 8-11 2021.

([75]) الثالوك- كلمة ألمانية مكونة من قسمين Thal بمعنى الوادي، و Weg يكون معناها طريق الوادي، وقد أصبح Thalweg مصطلحاً دولياً لحفظ مجرى المياه الوسطى أو التيار الذي يتوسط مجرى النهر. انظر(د. عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، الجزء الخامس، بغداد ١٩٨٨، ص ٢٤).

([76]) اتفاقية الجزائر بين الحكومتين العراقية والايرانية 6 اذار مارس 1975 الملحق رقم (51) ص 704. حيث نصت المادة الثانية:

1- يتبع خط الحدود في شط العرب الثالوك، أي خط وسط المجرى الرئيسي الصالح للملاحة عند أخفض منسوب لقابلية الملاحة، ابتداء من النقطة التي تنزل فيها الحدود البرية بين العراق وإيران في شط العرب حتى البحر.

2- أن خط الحدود المعرف على الوجه المذكور في الفقرة الأولى أعلاه، يتغير مع التغيرات التي يرجع أصلها إلى أسباب طبيعية في المجرى الرئيسي الصالح للملاحة، ولا يتغير خط الحدود بالتغييرات الأخرى مالم يعقد الطرفان المتعاقدان اتفاقا خاصاً لهذا الغرض.

([77]) انظر: خارطة لخط الأساس العراقي المودع لدى الأمم المتحدة المأخوذ من خارطة رقم (1) الواردة في: National legislation- doalos/ola- united nations, Iraq baseline sea limits, 2022-3-4.

([78]) اعتمد الباحث في قياس طول خط الأساس العراقي على الإحداثيات المنصوص عليها في كتاب وزارة الخارجية الدائرة القانونية في 8-11- 2021 وتم معالجتها باستعمال برنامج Offline Maps ,WGS84

([79]) United Nations convention on the law of the sea 1982, Article, 8.

قائمة المصادر

أولاً: المصادر العربية

1-الكتب:-

- د. إبراهيم علي عبيد، هندسة الموانئ والمنشئات البحرية، جزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982.
- د. حسين مسعودي أبو المدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، الطبعة الأولى، دار ومكتبة الشعب للنشر والتوزيع، مصراته– ليبيا، 2005.
- دراسات لمجموعة من الباحثين العرب، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس، 1989.
- د. رحاب خالد يوسف، حدودنا البحرية مع الكويت وايران، الطبعة الأولى، شركة سمير أميس للطباعة، بغداد، 2019.
- د. عبدالرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، الجزء الخامس، بغداد ١٩٨٨.
- د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة ، 2008.
- أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون، مباحث في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى،2016.
- د. ساسي سالم الحاج، القانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، الطبعة الأولى، معهد الأنماء العربي، 1987.
- صلاح خضير العيداني، دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، الطبعة الأولى، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة، البصرة، 2018.
- د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة التاسعة، منشأة المعارف،1971.

2- الاطاريح والرسائل:-

- أياد عبد الكريم عودة، الحدود والمياه الإقليمية في العراق بعد عام 2003 م المعاضل والحلول، رسالة ماجستير في العلوم العسكرية، كلية الأركان– جناح القوة البحرية، 2021.
- أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون، الحدود البحرية العراقية، أطروحة الدكتوراه، جامعة بغداد– كلية القانون، 2006.

3-البحوث ومقالات:-

- د. حسين قاسم محمد الياسري، أمن الحدود البحرية العراقية ودوره في تحقيق الأمن الوطني العراقي، مجلة دراسات البصرة، السنة الثانية عشرة، العدد (26) 2017.
- أستاذنا الدكتور محمد ثامر السعدون، خط الأساس العراقي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد كلية القانون، العدد 1- 30 يونيو– جزيران 2008.
- محمد هاشم حسين، شط العرب دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة دراسات البصرة، السنة الحادية عشر، العدد (22) 2016.
- شريهان محمد على محمد، دور التكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الإدارة اللوجستية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2018.
- د. وسام رزاق مطشر، الوضع الهيدرومورفي في خور عبد الله شمال غرب الخليج العربي، مجلة ادآب ذي قار العدد 5 المجلد 2 شباط 2012.

- د. صلاح جبير البصيصي، أحمد علي كاظم، مشروع ميناء مبارك الكويتي وفق اتفاقية الأمم المتحدة وقرارات مجلس الأمن، مجلة رسالة الحقوق، السنة التاسعة العدد الثاني 2017.
4-القوانين والتشريعات:-
- جريدة الوقائع العراقية العدد 44 لسنة 1928.
- جريدة الوقائع العراقية العدد 469 في 27-11- 1958.
- جريدة الوقائع العراقية العدد 74 في 15- 11 - 1958 .
- جريدة الوقائع العراقية العدد 82 في 25- 11- 1958.
-جريدة الوقائع العراقية العدد 1079 في 22- 2-1965 .
-جريدة الوقائع العراقية العدد 3590 في20-11-1990.
5-المواثيق الدولية:-
- اتفاقية الجزائر بين الحكومتين العراقية والإيرانية 6 آذار مارس 1975.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.
6-وثائق دولية:-
- وثيقة مجلس الأمن .S/ RES/ 27 may / 1993/ 833
- مذكرة إيداع خط الأساس العراقي لدى الأمم المتحدة، وزارة الخارجية العراقية– مكتب الوزير، بتاريخ 16-3- 2011.
- كتاب إيداع خط الأساس العراقي لدى الأمم المتحدة، وزارة الخارجية العراقية– مكتب الوزير، 8-11-2021.
7-المقابلات الشخصية:-
- أنمار عبد المنعم الصافي، مدير العلاقات والأعلام الشركة العامة للموانئ العراقية، بتاريخ 2-2- 2022.
- صادق سالم عبد الله، عضو المسح البثا متري للساحل العراقي سنة 2007، جامعة البصرة– مركز علوم البحار، بتاريخ 16 - 1- 2022.
- اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم عليوي، عضو لجنة ترسيم خط الأساس العراقي، بتاريخ 18- 3- 2022.
- حسن محمد تقي، رئيس المهندسين لمشروع ميناء الفاو الكبير، بتاريخ 2-2- 2022.
- عقيل جاسم رمضان، المهندس الأقدم لمشروع ميناء الفاو، بتاريخ 2-3 – 2022.
- كاظم فنجان الحمامي، وزير النقل السابق، بتاريخ 16- 3- 2022.
8- عقود ومجلات:-
- مجلة النقل والمواطن، وزارة النقل العراقية، العدد(3) لسنة 2021.
- العقد المبرم بين وزارة النقل مع شركة (دايو الكورية) لإنشاء خمسة مشاريع للبنى التحتية ضمن مشروع ميناء الفاو الكبير بتاريخ 11- 4- 2021.
9- محاضر وقرارات:-
- محضر اللجنة خط الأساس للساحل العراقي، وزارة الخارجية العراقية– الدائرة القانونية، المؤرخ في 4- 5- 2021.
- قرار مجلس الوزراء رقم 163 لسنة 2012، وكالة الأنباء العراقية بتاريخ 22-9-2021.
https://www.ina.iq/136532--

ثانياً: المواقع الالكترونية

-https://en.m.wikipedia.org/wiki/Convention_and_Statute_on_the_Inter .
- https://en.m.wikipedia.org/wiki/List_of_parties_to_the_United_Nation .
- https://al-ain.com/article/the-iraqi-breakwater-gents-longest-wo .
- http://burathanews.com/arabic/reports/404791 .

ثالثاً: المصادر الاجنبية

1-Book:-

-Donald R Rothwell, Alex G Oude Elferink And Others, The Oxford Handbook Of The Law Of The Sea, Rothwell171014ouk, 2015.

2-Research And Articles:-

- Anthony P. Morrison, General access to ports in international law in: places of refuge for ships in distress, 2012, Date of Visit, 2022-3 -15. https://doi.org/10.1163/9789004218888_004 .
- IILSS- International institute for law of the sea studies law of the sea, Date of Visit, 2022- 3 -15. http://iilss.net.
- Mariusz specht, Cezary specht and others, methodology for performing territorial sea baseline, Gdynia maritime university, Morska Gdynia, Poland, 2019.
- Office of oceans affairs bureau, limits in the seas straight baseline and territorial sea claims: japan, no. 120 April 30, 1998.
- Marco casagrande, seaports in international law, January 2017, Date of Visit, 2022- 3- 20. https://www.researchgate.net/publicati .
- Laura Bricio, Vicente Negro, and others, geometric detached breakwater indicators on the Spanish northeast coastline, Universidad polite´cnica de Madrid, journal of coastal research West Palm Beach, Florida September, 2008.
- British Standard, Maritime structures – part 7: Guide to the design and construction of breakwaters, BS 6349- 7, 1991, Date of Visit, 2022-5-6. https://www.academia.edu/37123655/Maritime .
- Han Ligteringen, Breakwater engineering, delft university of technology, 2015, Date of visit, 2022– 5 – 6. https://www.researchgate.net/publication/233625401.

3-The United Nations Documents:-

- United Nations- Security Council, 26 August S/ 2020/190.
- National legislation- doalos/ ola- united nations, Iraq baseline sea limits, 2022 -3-4.

4- International Agreements:-

- Convention and statute on the international regime of maritime ports, 1923 preamble.
- Wetten.nl- Regeling- Verdrag en statuut nopens het internationale zeehavenregime– BWBV0006321, Date of Visit, 2022-3-15. https://wetten.overheid.nl/BWBV0006321/1928-05-.
- United nations convention on the law of the sea 1982.
5- The international judgments:-
- Saudi Arabia v. Arabian American oil company (Aramco) 1958.
- Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, determining the maritime boundaries in the black sea, Romania and Ukraine, 2009.

The Impact Of The Great Port Of Faw On The Iraqi Baseline

Haider Awad Muhammad Law5mas17@utq.edu.iq
Dr.Muhammad Thamer Mukhat dr.moha1968@gmail.com

Abstract:

This study will focus on the impact of seaports on the demarcation of the baseline in accordance with international conventions, and then apply it to the great port of Faw in terms of the impact on the demarcation of the Iraqi baseline, and the research focuses on an important question represented. Is there an effect of the facilities of the port of Faw established in the sea on the demarcation of the Iraqi baseline?. Have relevant Iraqi laws dealt with these effects?. Accordingly, the research concluded that taking into account the facilities of the great port of Faw, the Iraqi baseline will be transferred from the coast in the case of the lowest islands towards the farthest port facilities established in the sea, which is an integral part of the port system, which is about 5,29 away from the Iraqi coast Thus, Iraq acquires internal waters estimated at 90 km2, and this will affect the delineation and of the borders of the Iraqi maritime areas.

Keywords: the Iraqi baseline, the great port of Faw, marine areas, port facilities