

الاتفاقيات الدولية الجوية مع المملكة العراقية خلال المدة (1949-1958) دراسة تأريحية

م.م. فلاح حسن عاتي البهادلي

المديرة العامة لتربية ميسان

وزمارة التربية

الكلمات المفتاحية: التاريخ الحديث. الاتفاقيات الدولية. النقل الجوي

الملخص:

أن حكومة المملكة العراقية سعت الى عقد الاتفاقيات الجوية مع دول العالم الاخرى بهدف تنمية وتطوير علاقات العراق السياسية والاقتصادية على اساس من المنفعة المتبادلة و بهدف توسيع شبكة الخطوط الجوية الخارجية وفتح خطوط جديدة تسعى من خلالها الوصول الى البلدان المتقدمة وتطوير عمل مؤسسات النقل الجوي نظراً للأهمية الخاصة في الاقتصاد القومي العراقي، أن مسالة تنظيم عمل الخطوط الجوية لم تنحصر على المستوى الداخلي فقط، إذ كانت للاتفاقيات الجوية التي عقدها العراق دوراً في تنظيمه على المستوى الخارجي الذي يشكل حقلت وصل بين بلدان العالم ، تعد هذه الدراسة (الاتفاقيات الدولية الجوية مع المملكة العراقية خلال المدة (1949-1958)دراسة تاريخية، هي استكمالاً للدراسات التي تناولت الاتفاقيات التجارية والاقتصادية ، إذ يتناول الباحث أهم المواضيع في النقل الجوي الا وهي الاتفاقيات الجوية التي لها الدور الكبير في تنمية نشاط الخطوط الجوية العراقية، إذ يستعرض الباحث من خلال هذه الدراسة تسليط الضوء على الاتفاقيات الجوية التي قامت الحكومة العراقية بعقدها مع مجموعة دول في العقد الاخير من العهد الملكي بين عامي 1949-1958.

المقدمة:

أن أهمية الاتفاقيات الجوية تنبعث من كونها وسيلة فعالة لتطوير العلاقات السياسية والاقتصادية مع مختلف بلدان العالم واطراً قانونية لتنظيم عمل الخطوط الجوية العالمية على اساس صحيحة وموضوعية فضلاً عن الطبيعة الملزمة التي تضمنتها معظم الاتفاقيات، تعد الاتفاقيات الجوية نقطة تحول مهمة في عمل حكومة المملكة العراقية إذ تأتي أهمية الاتفاقيات من خلال الخدمات التي يقدمها النقل الجوي من حيث نقل المسافرين والأمتعة



والبضائع والبريد من دولة الى أخرى مما يؤدي الى تسهيل عملية النقل وزيادة العلاقات الدولية التي بدورها تعود بمنافع اقتصادية كبيرة، لاسيما ان ابعاد الخدمات والمصالح الجوية تقاس بسعة شبكة الخطوط الجوية لكل دولة، إذ سارعت دول العالم الى عقد سلسلة لقاءات وتوقيع عدة اتفاقيات تنظم النقل الجوي .

تهدف الدراسة (الاتفاقيات الدولية الجوية مع المملكة العراقية خلال المدة (1949-1958)) دراسة تاريخية التعرف على الاتفاقيات الجوية التي عقدها حكومة المملكة العراقية مع دول الاخرى بهدف توسعت شبكة الخطوط الجوية العراقية ، إذ حدد البحث بين عامي 1949 وهو عام عقد أول اتفاقية جوية رسمية بين العراق والنرويج الى نهاية العهد الملكي وبداية العهد الجمهوري 1958 وما ترتب عليه من تغير شامل في مؤسسات النقل الجوي العراقي.

قسم البحث الى مقدمة وتمهيد ومبحثين وخاتمة وقائمة مصادر ، تناول التمهيد نبذة تاريخية عن النقل الجوي في العراق استعرض الباحث فيه الجذور الاول للنقل الجوي في العراق وتأسيس الخطوط الجوية العراقية، اما المبحث الاول تناول الاتفاقيات الجوية مع المملكة العراقية بين عامي (1949-1953)، وفي المبحث الثاني تناول الاتفاقيات الجوية مع المملكة العراقية بين عامي (1954-1958) وبيان الباحث في المبحثين الاتفاقيات الجوية التي عقدها حكومة مملكة العراق على المستوى الاقليمي والدولي وأهم المواد الواردة في الاتفاقيات اعتمد الباحث على مجموعة من مصادر عديدة ومتنوعة، من ضمنها الوثائق والبيانات غير المنشورة والتي عدت من أهم مصادر البحث حصلت عليها من دار الكتب والوثائق ووزارة النقل العراقية وهي وثائق رسمية صادرة عن الحكومة العراقية ، وشكلت الكتب رافداً مهماً في اعطا صورة عن المرحلة التاريخية وفي مقدمتها (الطيران المدني العراقي والدولي) لمؤلفه طارق عبد الحافظ سعيد، ويعد " المعجم المفهرس للمعاهدات والاتفاقيات والبروتوكولات والعهود والأحلاف التي أترتبط بها العراق مع الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات الأجنبية من عام 1921 " له الدور البارز في تزويد البحث بالمعلومات، فضلاً عن الرسائل والاطارح الاكاديمية، والكتب والصحف العراقية والموسوعات التي لها صلة وثيقة بالبحث.

المبحث الاول: نبذة تاريخية عن النقل الجوي في العراق

بدأ تاريخ النقل الجوي في العراق منذ أنشاء القوات البريطانية مطارات عسكرية في العراق في عشرينيات القرن الماضي، بعد أن كان العراق خاضعاً للنفوذ البريطاني ابان مدة انهيار الدولة العثمانية في الحرب العالمية الاولى(1914-1918) وفي تلك المدة لم يكن في العراق مطار مدنياً أو عسكرياً يذكر ، الامر الذي دفع الحكومة البريطانية بأنشاء مطارات عسكرية في

العراق في كل من بغداد والشعبية والرطبة التي استخدمت فيما بعد من قبل طائرات القوة الجوية البريطانية لنقل البريد السياسي بين القاهرة وبغداد، ونظراً لوجود القوات البريطانية في منطقة الحبانية استغل المسطح المائي (بحيرة الحباني) كمطار للطائرات المائية البريطانية، وبعد قيام حكومة المملكة العراقية بأنشاء مطارين في بغداد والبصرة بين عامي(1933-1936) الحق مطار بغداد بوزارة الدفاع و البصرة بمصلحة الموانئ العراقية، واستخدمت لاستقبال الطائرات العالمية التجارية والعسكرية إذ بدأت الخطوط الجوية العالمية بمد خطوطها نحو الاراضي العراقية، كما سعت حكومة المملكة العراقية ايضاً بالانضمام الى المواثيق والاتفاقيات الدولية التي تخص النقل الجوي أو حقوق الناقلين واشتركت في اغلب المؤتمرات والاجتماعات الدولية، إذ انضم العراق في عام 1944 الى اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو)⁽¹⁾.

تلبية للطلب المتزايد على النقل الجوي الداخلي والاقليمي ونظراً لموقع العراق الجغرافي ولأهميته الاقتصادية والتجارية، وما يحتويه من تراث وأثار لمختلف العصور ورغبة السواح في زيارته والتعرف عليه من كافة أنحاء العالم، قامت الحكومة العراقية بتأسيس الخطوط الجوية العراقية عام 1945 التابعة من الناحية الادارية والمالية لإدارة السكك الحديدية العراقية، ويفتقر العراق آنذاك الى المختصين بأمور وعمليات الطيران لذا اعتمد فنياً على شركة الخطوط الجوية لما وراء البحار البريطانية، فقد سعت الخطوط الجوية العراقية بصفتها الناقل الجوي العراقي الوحيد لتقديم افضل التسهيلات في مجال شحن البضائع والبريد وخدمة للمسافرين من عراقيين وعرب واجانب و نجحت الخطوط الجوية العراقية من وضع الترتيبات الضرورية لتسيير الرحلات الجوية على المستوى المحلي والدولي بهدف تطوير النقل الجوي العراقي على المستوى العالمي فبدأت الخطوط الجوية العراقية تعمل على تطوير علاقاتها مع بلدان العالم من خلال عقد الاتفاقيات الجوية.⁽²⁾

المبحث الاول : الاتفاقيات الجوية مع المملكة العراقية بين عامي (1949- 1953) .

1- الاتفاقية الجوية مع حكومة مملكة النرويج

يهدف توفير قابلية نقل تكفي لمواجهة المتطلبات المتوقعة للنقل بين دول العالم من خلال عمليات نقل الركاب والبضائع والبريد على الطرق الجوية المحددة في الاتفاقيات الدولية. اخذت الحكومة العراقية تعمل على عقد اتفاقية جوية مع مملكة النرويج لتطوير وتوسيع شبكة النقل الجوي العراقي، لان حكومة المملكة العراق وحكومة المملكة النرويجية



كونهما منضمان الى اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) ورغبةً منهما في التوصل الى اتفاق لتنظيم خدمات النقل الجوي بين إقليميهما والى ما ورائهما .

عقدت في بغداد بتاريخ 11 تشرين الثاني 1949 اتفاقية جوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة النرويجية، احتوت الاتفاقية على عشرين مادة ناقشت فيها كافة الاجراءات التي تضمن تسيير المصالح الجوية بين البلدين ،وسلامة النقل الجوي بينهما، والقوانين والأنظمة الخاصة بالنقل الجوي واجور النقل بينهما، ووضحت احدي مواد الاتفاقية الاجور والرسوم المستوفية في الاقاليم لقاء استعمال المطارات وتسهيلات الطيران الاخرى، كما بين أن مواد الاتفاقية كان الهدف منها الخدمات الجوية، وتوفير قابلية نقل تكفي لمواجهة المتطلبات المتوقعة للنقل بين الطرفين، واما الملحق فينظم عمل مؤسسة النقل الجوي العراقية والنرويجية⁽³⁾ .

حدد ملحق الاتفاقية عمل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة العراق ان تشغل خطوطاً جوية في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة هي (النقاط في العراق - أثينا - نقطتان في أوروبا سيتم اختيارها لاحقاً - أوسلو- نقاط فيما وراء ذلك)، أما عمل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة النرويجية أن تشغل خطوطاً جوية في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة هي (النقاط في النرويج- أثينا او اسطنبول- نقطة واحدة في أوروبا يتم اختيارها فيما بعد- بغداد - نقاط فيما وراء ذلك).

عرضت الاتفاقية على مجلس الوزراء وتمت المصادقة عليها بقرار مجلس الوزراء بتاريخ 19 نيسان 1950 بالقانون رقم (30) لسنة 1950، وجاء في الاسباب الموجبة هو بناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة النرويجية في تقوية اواصر الاخوة بينهما، وتنمية النقل الجوي بينهما وتابعة التعاون الدولي في مضمار الطيران المدني الى اوسع مدى ممكن، فقد تم التوقيع على اتفاق النقل الجوي بين الحكومتين في مدينة بغداد 11 تشرين الثاني 1949 ولغرض تصديق الاتفاق المذكور شرع هذا القانون⁽⁴⁾.

في 29 تشرين الثاني 1950 قامت الخطوط الجوية العراقية بأول رحلة لها إلى النرويج بمناسبة افتتاح الخط الجوي الجديد بين العراق والنرويج عبر النقاط التي حددتها الاتفاقية بينهما، إذ عملت هذه الاتفاقية على تعزيز علاقته العراق التجارية مع النرويج وارتفعت قيمة التبادل التجاري بينهما، إذ لم تكن البلدان الاسكندنافية بعيدة عن سياسة الحكومة العراقية وتوجهاتها في أقامه أوسع العلاقات السياسية والاقتصادية مع دول العالم الاخرى⁽⁵⁾.

2- الاتفاقية الجوية مع الحكومة الجمهورية الباكستانية

قدمت الحكومة الباكستانية في عام 1950 طلباً الى الحكومة العراقية ترمي فيها الى عقد اتفاق جوي بين البلدين، اظهرت فيه الحكومة الباكستانية رغبتها بتأسيس مصالح جوية بين العراق وباكستان من أجل تنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية بينهما، علماً ان العلاقة بين البلدين ازدادت بنسبة ملحوظة للمدة 1950-1948، إذا بدأت الاتصالات بين البلدين بشأن الاتفاق الجوي وبعد دراسة من قبل وزارة المواصلات والاشغال وعرضها على مجلس الوزراء إذا لم يمض الوقت حتى وافق مجلس الوزراء في 10 حزيران 1950 على طلب الحكومة الباكستانية بشأن عقد الاتفاقية الجوية بينهما⁽⁶⁾، إذ إن حكومة المملكة العراقية وحكومة الجمهورية الباكستانية المشار إليهما فيما بعد بـ(الطرفين المتعاقدين) كونهما منضمين الى اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) وملتزمان بأحكامه⁽⁷⁾.

نظراً لرغبتها في تأسيس مصالح جوية مباشرة بين العراق وباكستان فقد تم عقد الاتفاقية بين حكومة المملكة العراقية والباكستانية في بغداد بتاريخ 20 حزيران 1950 بين السيد توفيق السويدي⁽⁸⁾ رئيس الوزراء ووزير الخارجية وكالة عن حكومة المملكة العراقية وغضنفر علي خان القائم بالأعمال الباكستان عن حكومة الباكستان في بغداد. احتوت الاتفاقية على اثنتا عشرة مادة وملحق، ناقشت مواد الاتفاقية كافة الاجراءات المتبعة من قبل الحكومتين بما يضمن تحقيق الهدف من الاتفاق ومناقشة الفقرات الاساسية المسؤولة عن تسيير السبل الجوية التابعة للبلدين لجعل من هذه الاتفاقية الجوية باباً للتعاون الاقتصادي ووسيلة من وسائل التفاهم الودي⁽⁹⁾.

حدد ملحق الاتفاقية نقاط الهبوط والاقلاع بالنسبة للمؤسسة التي يتم تعيينها من قبل الحكومتين، اذا يحق للمؤسسة الجوية التي تعينها الحكومة العراقية تسيير مصالحها الجوية على كل من الطرق المعينة وكذلك النزول حسب مواعيد منظمة في باكستان في النقاط التالية هي(الخط يبدأ من العراق- كراحي والى ما ورائها ويمر بنقاط متوسطة بينهما في كلا الاتجاهين عدا ما يقع منها داخل اراضي باكستان). أما المؤسسة الجوية التي يتم تعيينها من قبل الحكومة الباكستانية يحق لها تسيير مصالحها الجوية على كل الطرق المعينة هي(الخط يبدأ من باكستان - البصرة او بغداد او كليهما والى ما ورائهما ويمر بنقاط متوسطة في كلا الاتجاهين ما عدا النقاط المتوسطة التي تقع داخل اراضي العراق)⁽¹⁰⁾

تم عرض الاتفاقية على مجلس الوزراء من قبل ضياء جعفر⁽¹¹⁾ وزير المواصلات والاشغال وتمت المصادقة عليه بالقانون رقم (47) لسنة 1950 وجاء في الاسباب الموجبة بناءً على رغبة

حكومة المملكة العراقية والحكومة الباكستانية في تشجيع السفر الجوي باقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد الصحيحة كوسيلة لإحلال التفاهم الودي وحسن النية بين الشعوب وتحقيق الفوائد العديدة غير المباشرة من هذه الوسطة النقلية الحديثة ، من خلال تنظيم مصالح جوية دولية بصورة آمنة ومنظمة ، والعمل على انماء التعاون الدولي في هذا المضمار جهد الامكان، فقد تم التوقيع على عقد الاتفاقية الجوية بين الحكومتين في مدينة بغداد في 20 حزيران 1950 ولغرض تصديق الاتفاقية المذكورة شرع هذا القانون⁽¹²⁾.

انعكست نتائج الاتفاقية الجوية بين العراق وباكستان بصورة ايجابية على واقع الدبلوماسية بين البلدين، إذ عمدت الحكومة العراقية في 29 تموز 1950 بالاتفاق مع الحكومة الباكستانية الى تخفيض رسوم السمة الدخول الى العراق وباكستان لزائري البلدين من أجل زيادة التقارب بين الشعب العراقي والباكستاني، كما عملت المفوضية الباكستانية في بغداد على توطيد العلاقات بين البلدين وذلك من خلال دعوة الوزراء والنواب العراقيين لحضور الحفل التي اقامته في بغداد في 15 اب 1950 بمناسبة مرور ثلاث سنوات على استقلال باكستان.⁽¹³⁾

3- الاتفاقية الجوية مع حكومة المملكة المتحدة :

واصلت حكومة المملكة العراقية سعيها لتطوير النقل الجوي الاستفادة من خبرة بريطانيا في هذه المجال، إذ بدأت الحكومة العراقية مفاوضات مع بريطانيا لعقد الاتفاقية جوية دولية بينهما للاستفادة مما توفره خدمات النقل الجوي وما ينتج عنها من فوائد ومكاسب متعددة في مختلف المجالات .

عقدت الاتفاقية الجوية في بغداد بتاريخ 17 نيسان 1951 بين ضياء جعفر وزير المواصلات والاشغال عن حكومة المملكة العراقية و السير جون تراوتبيك (John Troutbeck Al-Sir) سفير بريطانيا في العراق عن حكومة المملكة المتحدة ، إذ إن حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة المتحدة البريطانية العظمى وايرلندا الشمالية المشار إليهما فيما يلي بالطرفين المتعاقدين كونهما طرفين في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) ورغبةً منهما في عقد اتفاق لتسيير لغرض تأسيس مصالح جوية بين اراضي المملكة المتحدة واطري المملكة العراقية وما وراءهما⁽¹⁴⁾.

احتوت الاتفاقية على خمس عشرة مادة ناقشت كافة الاجراءات والقوانين والأنظمة الخاصة بالنقل الجوي من اجل تحقيق الهدف الاساس من الاتفاقية هو تسيير المصالح الجوية بين البلدين بما يحقق فوائد على مختلف المجالات بينهما، اما الملحق فقد قسم الى قسمين : حدد

القسم الاول نقاط الاقلاع والهبوط التي تعمل فيها المصالح الجوية التي يتم تحديدها من قبل العراق وهي (نقاط في الاراضي العراقية - نقاط متوسطة حسب الرغبة -الظهران- بيروت - اثينا - مالطة - ايطاليا- سويسرا - فرنسا- نقاط في اراضي المملكة المتحدة ينتهي فيها السبيل الجوي او يمر فيها حسب الرغبة- الشارحة- الكويت - قبرص - لندن). أما القسم الثاني الخاص بنقاط الاقلاع والهبوط التي تعمل فيها المصالح الجوية التي يتم تحديدها من قبل بريطانيا هي (نقاط في اراضي المملكة المتحدة - لندن - نقاط متوسطة حسب الرغبة - زيورخ او روما - القاهرة او الشام - نقاط في الاراضي العراقية ينتهي فيها السبيل الجوي او يمر فيها حسب الرغبة - بغداد - البصرة)⁽¹⁵⁾.

عرضت الاتفاقية على مجلس الوزراء من قبل وزير المواصلات والاشغال وتمت المصادقة عليه بقرار مجلس الوزراء عام 1951 وجاء في الاسباب الموجبة بناءً على رغبة البلدين لعقد اتفاقية بينهما يستهدف تقوية النقل الجوي المتبادل عبر المصالح جوية بينهما الى ما وراءهما ومساهمة في النقل الجوي العراقي بالتعاون مع الخطوط الجوية البريطانية والعمل على انماء التعاون الدولي في هذا المضمار جهد الامكان فقد تم التوقيع على عقد الاتفاقية الجوية بين الحكومتين في مدينة بغداد بتاريخ 17 نيسان 1951 ولغرض تصديق الاتفاقية المذكورة شرع هذا القانون⁽¹⁶⁾.

أصبح العراق حلقة مهمة من حلقات المواصلات الجوية بين بريطانيا والهند وأستراليا، وزيادة عدد الرحلات بين العراق وبريطانيا وفتح خطوط جوية جديدة بينهما لنقل البضائع والمسافرين بوساطة طائرات الاسطول العراقي عبر النقاط التالية (بغداد-أثينا-فرانكفورت لندن) وبالعكس والقيام بجميع أعمال النقل الجوي بين البلدين من خلال نقل المسافرين والبضائع والبريد⁽¹⁷⁾. ظلت العلاقة مع بريطانيا تسير بشكلها الطبيعي طبقاً للاتفاقيات والمواثيق المعقودة بين البلدين، إذ وقع البلدين في 22 أيار 1952 اتفاقاً حول نقل ملكية ميناء البصرة الى الحكومة العراقية وصادق عليه بموجب القانون رقم (69) لسنة 1952، كما تم التوقيع على اتفاق خاص بنقل ملكية السكك الحديدية الى الحكومة العراقية وصادق عليه بموجب القانون رقم (84) لسنة 1952.⁽¹⁸⁾

4- الاتفاقية الجوية مع حكومة مملكة الدنمارك

اقامت الحكومة العراقية علاقات دبلوماسية مع عدد من دول اوربا الغربية. في ضوء دور الحكومة العراقية في توسيع شبكة النقل الجوي على المستوى العالمي لأسباب عديدة واهمها الاقتصادية والتجارية لما للنقل الجوي دوراً مهماً في تعزيز الاقتصاد العراقي والتبادل التجاري

مع دول العالم ويهدف تطوير النقل الجوي العراقي على المستوى الاوربي ، وعزز العراق علاقته التجارية مع الدنمارك من خلال عقد اتفاقية جوية⁽¹⁹⁾ بتاريخ 18 تشرين الاول 1951 وقع في بغداد شاكر محمود الوادي⁽²⁰⁾ وكييل وزير الخارجية العراقية عن الحكومة العراقية و اكسل كاسباد فريدريك (Excel Kasbad Friedrich) الوزير المفوض فوق العادة والوزير المفوض للدنمارك في العراق على الاتفاقية النقل الجوي بين العراق والدنمارك⁽²¹⁾، لان كل من حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الدنماركية طرفاً في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو).⁽²²⁾

احتوت الاتفاقية على اثنتي عشرة مادة نوقشت فيها جميع الاجراءات والقوانين المتعلقة بالنقل الجوي وتسيير المصالح الجوية بين البلدين. وقد تضمنت هذه المواد الحقوق الجوية بين الطرفين وجاء في مواد الاتفاقية تحديد المصالح الجوية وسلامتها ومسألة المساواة بين الطرفين في النقل الجوي ومواد الوقود والزيوت وقطع الغيار ولوازم الطائرات داخل الاراضي لكلا الطرفين. كما حددت القوانين والانظمة المتعلقة بدخول الطائرات والملاحة الجوية، ووضح في احدي مواد الاتفاق التأكيد على ضرورة تسجيل الاتفاق لدى منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من الفقرات التي تضمن حقوق النقل الجوي بين البلدين⁽²³⁾.

اما ملحق الاتفاقية حدد حقوق المرور والهبوط والاقلاع لكلا الطرفين إذا منحت مؤسسات الدنمارك الجوية المفوضة بموجب الاتفاقية حق المرور والهبوط في الاراضي العراقية لغير قصد النقل، كما منحت حق نقل منقولات منها الركاب والبريد وتفريغها في النقاط التالية (كوبنهاكن الى محطات في اوربا والى اسطنبول او القاهرة فالبصرة وفي كلا الاتجاهين) او من كوبنهاكن الى محطات في اوربا والى الشام او بيروت فالبصرة وكراحي وما وراءها من المناطق في كلا الاتجاهين).

ومنحت مؤسسات العراق الجوية المفوضة بموجب الاتفاقية حق المرور والهبوط في الاراضي الدنماركية لغير قصد النقل، كما انها منحت حق نقل منقولات منها ركاب و بريد وتفريغها في النقاط التالية (العراق الى الشام وبيروت والقاهرة او اسطنبول او انقرة او قبرص ومنها الى نقاط في اوربا ومنها الى كوبنهاكن) او (من العراق الى الشام وبيروت والقاهرة او اسطنبول او انقرة او قبرص ومنها الى نقاط في اوربا ومنها الى كوبنهاكن وما وراءها). وناقشت الاتفاقية اجور النقل بين البلدين واتفقا على ان الاجور هي التي اقرها اتحاد النقل الجوي الدولي.⁽²⁴⁾

عرضت الاتفاقية على حكومة المملكة العراقية وبعد الاطلاع على المادة (23) المعدلة من القانون الاساسي وبموافقة مجلسي الاعيان والنواب تمت المصادقة على الاتفاقية بتاريخ 15

أيار 1952 بالقانون رقم (50) لسنة 1952، وجاء في الاسباب الموجبة هو بناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية والدنماركية تشجيع النقل الجوي بين البلدين الذي يستهدف تقوية وتنمية النقل الجوي وتأسيس مصالح جوية بين البلدين والى ما وراءهما والمساهمة منهما في الجهود الدولي المشترك وزيادة التعاون الاقتصادي بين مؤسسات وشركات النقل الجوي، وعلى هذا الأساس تم التوقيع على عقد اتفاق الجوي بين الحكومتين في مدينة بغداد بتاريخ 28 تشرين الثاني 1951 ولغرض تصديق الاتفاق المذكور شرع هذا القانون⁽²⁵⁾ أن الاتفاقية الجوية الموقعة بين البلدين تستمد أهميتها من أنها وضعت الاطار القانوني اللازم لتطوير عمليات النقل الجوي بين البلدين وتوسيع عمليات التبادل التجاري بين البلدين وتنظيماً على أساس الاتصال المباشر بين المؤسسات التجارية العراقية والدنماركية بوساطة الخطوط الجوية التابعة لهما، إذ شجعت هذه الاتفاقية على السفر والشراء واستيراد السلع من البلد الآخر فبلغ معدلات الصادرات والاستيراد بين البلدين مرحلة متقدمة، وزيادة الرحلات بين البلدين الى رحلتين اسبوعياً لكل مؤسسة⁽²⁶⁾ وبتاريخ 26 كانون الثاني 1953 وصلت الى بغداد بعثة اقتصادية دنماركية لدراسة السياسة النقدية العراقية وتم التعاقد مع هذه البعثة للعمل في العراق، وتأتي هذه الزيارة ضمن سياسة البلدين التعاونية في مختلف المجالات الاقتصادية⁽²⁷⁾.

5- الاتفاقية الجوية مع حكومة مملكة السويد

يهدف تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة تهدف لتقوية العلاقات الدولية بين البلدين ورغبة في عقد اتفاق يسعى الى ترقية النقل التجاري الجوي المنتظم بين اقليميهما وما وراءها، إذ أن حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة السويدية طرفاً في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو)، وبناءً على رغبة الحكومة السويدية في عقد اتفاقية جوية مع العراق نظراً لموقع العراق الجغرافي.

بتاريخ 28 تشرين الاول 1951 وقع في بغداد شاكر محمود الوادي وكيل وزير الخارجية عن حكومة المملكة العراقية وينكت اودنر (Wenkt lodnr) القائم بأعمال المفوضية السويدية بالنيابة في العراق على اتفاقية مصالح النقل الجوي بين الحكومتين العراقية والسويدية⁽²⁸⁾، وناقش الطرفان الاتفاق الجوي ما يضمن تسيير المصالح الجوية بين البلدين، وقد أحتوى الاتفاق على اثنتي عشرة مادة اوضح فيها كافة القوانين والأنظمة الخاصة بالنقل الجوي من السلامة الجوية والمؤسسات الجوية واستعمال المطارات ومواد الوقود وقطع الغيار والانظمة المتعلقة بدخول الطائرات والركاب والبضائع والاحطارات التي تتعلق بالنقل الجوي⁽²⁹⁾.

احتوت الاتفاقية أيضاً على ملحق ينظم عملية النقل الجوي بين البلدين وتحديد نقاط الاقلاع والهبوط والاجور ، ومنحت مؤسسات السويد الجوية المفوضة بموجب الاتفاقية حق المرور والهبوط في الاراضي العراقية لغير قصد النقل، كما منحت حق نقل منقولات منها ركاب وتفريغها في بغداد او البصرة في كلا الاتجاهين من (استكهولم الى كوبنهاغن ومنها الى نقاط في المانيا او جيكوسلوفاكيا او النمسا الى استنبول او القاهرة فالبصرة والعكس) اما الخط الثاني من (استكهولم الى كوبنهاغن وفرانكفورت او جنيف- روما- الشام- بيروت- البصرة - كراچي - كلكتا وما وراءها وبالعكس).

بينما مؤسسات العراق الجوية المفوضة بموجب الاتفاقية حق المرور والهبوط في الاراضي السويدية لغير قصد النقل. كما منحت حق نقل منقولات منها ركاب وتفريغها في استكهولم من (العراق الى السويد وبالعكس عن طريق نقاط متوسطة تعين في تاريخ مقبل). ويحق للمؤسسات الجوية العراقية والسويدية الخيار في عدم الهبوط في النقاط الواقعة على السبل المعينة في أي رحلة من الرحلات او في جميعها⁽³⁰⁾.

عرضت الاتفاقية على الحكومة العراقية وتمت المصادقة عليه من قبل مجلسي الاعيان والنواب بالقانون رقم (30) 1952، وجاء في الاسباب الموجبة بناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة السويدية في تنمية النقل الجوي بينهما ومتابعة التعاون الدولي في مضمار الطيران المدني الى اوسع مدى ممكن فقد تم التوقيع على عقد اتفاق الجوي بين الحكومتين في مدينة بغداد بتاريخ 28 تشرين الاول 1951 ولغرض تصديق الاتفاق المذكور شرع هذا القانون. ساهمت هذه الاتفاقية في تنمية العلاقات بين البلدين على المستوى السياسي والاقتصادي التي انعكست بشكل ايجابي النقل المواصلات بينهما من خلال مؤسسات النقل الجوي.⁽³¹⁾

6- الاتفاقية الجوية مع حكومة الاتحاد السويدي

كان للعلاقات السياسية والاقتصادية دوراً كبيراً في النقل الجوي على المستوى الدولي، إذ كانت للعراق علاقات اقتصادية وتجارية مع سويسرا تقام على أساس المساواة والمنافع المتبادلة، من أجل تدعيم التعاون الاقتصادي والتبادل التجاري وتعزيز للعلاقات السياسية بين البلدين، وبما أن للنقل الجوي دوراً مهماً في تعزيز العلاقات الدولية بين البلدين، بدأت المفاوضات حول عقد اتفاق جوي بين الحكومة المملكة العراقية وحكومة الجمهورية السويسرية في بغداد ضمن سلسلة الاتفاقيات الجوية التي تهدف إلى توسع النقل بشكل أكبر على المستوى الدولي⁽³²⁾.

إن كل من حكومة المملكة العراقية وحكومة الاتحاد السويسري طرفاً في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) بدأت المفاوضات حول عقد اتفاقية تتعلق بمصالح النقل الجوي بينهما⁽³³⁾.

بتاريخ 31 آذار 1952 وقع في بغداد شاعر محمود الوادي وكيل وزير خارجية العراق عن حكومة المملكة العراقية و فرانز كبلو (Franz Kablo) وزير سويسرا المفوض في العراق على اتفاقية حول المصالح الجوية بين المملكة العراقية وسويسرا.⁽³⁴⁾

احتوت الاتفاقية على عشرة مادة، ناقشت مواد الاتفاقية عمل المصالح الجوية بين الطرفين وسلامة النقل الجوي بينهما والقوانين والأنظمة الخاصة بالنقل الجوي واجور النقل بين الدولتين، ووضحت احدى مواد الاتفاقية الاجور والرسوم المستوفية في الاقاليم لقاء استعمال المطارات وتسهيلات الطيران الاخرى ، كما اوضحت مواد الاتفاقية ان الهدف من الخدمات الجوية توفير قابلية نقل تكفي لمواجهة المتطلبات المتوقعة للنقل بين الطرفين. واما الملحق ينظم عمل مؤسسات النقل الجوية العراقية والسويسرية⁽³⁵⁾

حدد ملحق الاتفاقية مناطق عمل خطوط الدولتين، إذ نص الملحق على عمل المؤسسات الجوية العراقية جاء فيه:(منحت المؤسسات الجوية العراقية بموجب هذا الاتفاق حق المرور في الأراضي السويسرية على الخط التالي(بغداد - دمشق - بيروت - نيقوسيا - أثينا - نابولي أو روما - جنيف - ونقاط أخرى في كلا الاتجاهين)، و اضاف الملحق ايضاً الحق لشركات الطيران العراقية المعينة حذف الاتصال في بعض النقاط المذكورة أعلاه في أي من الرحلات الجوية أو جميعها.

أما بالنسبة إلى عمل المؤسسات الجوية السويسرية ، فقد منحت المؤسسات الجوية السويسرية بموجب هذا الاتفاق حق المرور في الأراضي العراقية على الخط التالي:(سويسرا - روما أو أثينا - القاهرة أو بيروت- البصرة وما بعدها، أو من (سويسرا - روما أو أثينا أو اسطنبول - دمشق أو بيروت - البصرة وما بعدها، في كلا الاتجاهين. و اضاف الملحق الحق لشركات الطيران السويسرية المعينة حذف الاتصال في بعض النقاط المذكورة أعلاه في أي من الرحلات الجوية أو جميعها.

تمت المصادقة على الاتفاقية من قبل مجلسي الوزراء والاعيان بالقانون رقم (22) لسنة 1952، وقد جاء في أسباب الموجبة لعقد الاتفاق الجوي هو بناءً على رغبة الحكومة العراقية والسويسرية في تشجيع النقل الجوي بين البلدين بهدف تقوية وتنمية النقل الجوي وتأسيس مصالح جوية بين البلدين والى ما وراءهما والمساهمة منهما في المجهود الدولي المشترك والعمل



على انماء التعاون الدولي في هذا المضمار جهد الامكان فقد تم التوقيع على عقد الاتفاقية الجوية بين الحكومتين في مدينة بغداد بتاريخ 31 آذار 1952 ولغرض تصديق الاتفاقية المذكورة شرع هذا القانون⁽³⁶⁾.

7- الاتفاقية الجوية مع حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

شهدت العلاقات العراقية - الأردنية تطوراً كبيراً وملحوظاً في منتصف عام 1953، بعد وصول الملك الاردني حسين بن طلال⁽³⁷⁾ الى الحكم وبداية جديدة من سياسة المملكة الاردنية في سياستها الخارجية، الذي اوضح ان من سياسة حكومة الجديدة تقوية العلاقات بين الاردن والعراق، إذ بدأ الملك الاردني عهداً وبسلسلة من الزيارات ومنها زيارة الى العراق بتاريخ 27 حزيران 1953، وجرت المباحثات بين الحكومتين تناولت تطوير التعاون بينهما سيما في الجانب المالي والاقتصادي وتم توقيع الاتفاقية التجارية في 30 أيلول 1953 الذي تعد خطوة في تعزيز وتطوير العلاقات التجارية والاقتصادية بينهما.⁽³⁸⁾

تعزيزاً للعلاقات بين البلدين عقدت في بغداد بتاريخ 4 من تشرين الثاني 1953 اتفاقية جوية بين الحكومة العراقية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية، لأن العراق والاردن طرفاً في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) ولما كان العمل جارياً لتنظيم المواصلات الجوية الدولية بشكل أمين لإنماء لحسن التفاهم والمودة بين الشعبين وارتقاءً بالنقل التجاري الجوي.⁽³⁹⁾

احتوت الاتفاقية على ثمان عشرة مادة وملحق بشأن تسيير خطوط جوية منتظمة بين المملكة العراقية والمملكة الأردنية الهاشمية، وحدد ملحق الاتفاقية عمل المؤسسة الجوية العراقية (بغداد- عمان أو القدس- نقطة واحدة في الوطن العربي تختارها سلطات الطيران المدني العراقي) أما عمل المؤسسة الاردنية (عمان أو القدس- بغداد - نقطة واحدة في الخليج العربي).

وتمت المصادقة على الاتفاقية من قبل مجلس الوزراء بالقانون رقم (23) لسنة 1955، وجاء في الأسباب الموجبة هو بناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية لعقد اتفاقية جوية بينهما يستهدف تقوية وتنمية تطوير الطيران المدني بين الدولتين، وتأسيس مصالح جوية بين إقليميهما وما وراءهما ومساهمة منهما في المجهود الدولي المشترك في هذا المضمار تم توقيع اتفاقية النقل الجوي بين الحكومتين في بغداد بتاريخ 4 من تشرين الثاني 1953 وعدت اللائحة القانونية لغرض التصديق على الاتفاقية المذكورة⁽⁴⁰⁾

وكان من نتائج زيارة الملك حسين بن طلال للعراق حصوله على موافقة الحكومة العراقية بإلغاء تأشيرات السفر بين البلدين وعلى الجمارك المفروضة على البضائع الاردنية المارة عبر العراق الى الكويت وزيادة عدد من البعثات الدراسية، وتوسيع شبكة الطيران المدني بين البلدين بعد عقد الاتفاقية الجوية ، وتعزيزاً للعلاقات بينهما رفع درجة التمثيل الدبلوماسي بين البلدين من مفوضية الى درجة السفارة⁽⁴¹⁾.

المبحث الثاني : الاتفاقيات الجوية مع المملكة العراقية بين عامي (1954-1958).

8- الاتفاقية الجوية مع حكومة مملكة هولندا

نظراً لاتساع رقعة العالم وتعدد نقاط الانطلاق منه وتباين المصالح الاقتصادية فانه من المناسب العمل على ايجاد التعاون في مجال النقل الجوي مع مراعاة المصالح الاقتصادية، فقد انتفت الحاجة الى اجراء مزيد من الاتفاقيات الجوية مع العالم الخارجي لتوسيع شبكة النقل الجوي ، اخذت كل من عقد حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة هولندا على عقد اتفاقية جوية ليوصل البلدين عملية التوسع مع العالم الخارجي في مجال النقل الجوي وتوسعت علاقاتهم الاقتصادية والتجارية عن طرق شبكة من الطرق الجوية في نقل الركاب والبضائع والبريد ، لاسيما ان حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الهولندية انهما طرفان في اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) ورغبةً منهما في ابرام اتفاقية بغرض انشاء وتشغيل خطوط جوية بينهما وفيما وراء اقليميهما⁽⁴²⁾.

بتاريخ 16 كانون الاول 1954 وقع في بغداد السيد صالح صائب الجبوري⁽⁴³⁾ وزير المواصلات والاشغال نيابة عن حكومة المملكة العراقية وليوى فان ادوارد (Liwa Van Eduard) نيابة عن الحكومة الهولندية على اتفاقية تأسيس مصالح جوية بين المملكة العراقية والمملكة الهولندية⁽⁴⁴⁾، واحتوت الاتفاقية اثني عشرة مادة وملحق ناقشت مواد الاتفاقية كافة الاجراءات المتبعة في تسيير المصالح الجوية بين البلدين بما يضمن حق الطرفين في تشغيل المصالح الجوية المتفق عليها في الاتفاق لتحقيق المصالح الاقتصادية بينهما، اما الملحق حدد نقاط عمل المصالح الجوية العراقية والهولندية، وقد ذكر فيه بحق تمتع الناقل الجوي الذي تعينه حكومة المملكة الهولندية للعمل وحق المرور وحق التوقف وحق الدخول والخروج التجاري ومنها لمزاولة النقل الدولي فيها من ركاب وبضائع وبريد من (الاراضي الهولندية- نقاط في اوربا من ضمنها تركيا- بغداد او يجتازها حسب الرغبة- ونطاق في الشرق الاقصى واستراليا وأوقيانوسيا). اما الناقل الجوي العراقي الذي تعينه الحكومة العراقية للعمل فله حق المرور وحق التوقف وحق الدخول والخروج التجاري ومنها لمزاولة النقل الدولي فيها من

ركاب وبضائع وبيد من (نقاط في الأراضي العراقية - نقاط متوسطة حسب الرغبة - نقاط في الأراضي الهولندية ينتهي فيها السبيل الجوي او يجتاها حسب الرغبة - نقطة ختامية او نقطة عبور حسب الرغبة). ويجوز في جميع الرحلات او رحلة منها التغاضي عن الهبوط في نقاط واقعة على السبل المعينة وذلك حسب اختيار الناقل الجوي المعين كما ذكر في الملحق⁽⁴⁵⁾.

تمت المصادقة على الاتفاقية من قبل مجلس الوزراء بتاريخ 26 أيار 1956 بقانون رقم (38) لسنة 1956، وجاء في الاسباب الموجبة بناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الهولندية لعقد اتفاقية بينهما يستهدف تقوية وانماء النقل الجوي المتبادل وأسس مصالح جوية بين البلدين وإلى ما وراءهما ومساهمة منهما في المجهود الدولي المشترك في هذا المضمار فقد تم توقيع على اتفاق النقل الجوي بين المملكتين في بغداد بتاريخ 16 كانون الاول 1954 ولغرض تصديق الاتفاقية المذكورة شرع القانون⁽⁴⁶⁾.

9- الاتفاقية الجوية مع حكومة جمهورية مصر

في ضوء سياسة الحكومة المملكة العراقية في توسيع شبكة النقل الجوي العراقي من خلال فتح خطوط جوية مع العالم الخارجي ولاسيما الدول العربية رغبةً منها في تنظيم المواصلات الجوية المنتظمة وتنشيط النقل الجوي الدولي و ترقية النقل التجاري الجوي، اعلنت في عام 1955 عن عقد اتفاقية جوية مع مصر، لأن حكومة المملكة العراقية وحكومة جمهورية مصر انهما طرفان في الى اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو).⁽⁴⁷⁾

عقدت اتفاقية جوية في القاهرة بين حكومة المملكة العراقية وحكومة جمهورية مصر بتاريخ 23 آذار 1955 بين نجيب الراوي⁽⁴⁸⁾ سفير العراق في القاهرة عن حكومة المملكة العراقية محمود فوزي⁽⁴⁹⁾ وزير خارجية مصر عن حكومة جمهورية مصر، وتضمنت الاتفاقية ثمان وعشرون مادة وملحق خاصة بتنظيم العمل بين الدولتين في مجال النقل الجوي⁽⁵⁰⁾

حدد ملحق الاتفاقية مناطق عمل خطوط الدولتين ، إذ نص الملحق على عمل الخطوط الجوية المصرية للمؤسسة الجوية المعينة من قبل حكومة مصر الحق في تشغيل خطوط جوية والهبوط في الأراضي العراقية لأغراض نقل المسافرين ولأغراض تجارية ايضاً، وحدد الملحق مسارات رحلات الخطوط الجوية المصرية بالنقاط الاتية : أولاً القاهرة - بغداد مباشراً أو عن طريق بيروت أو دمشق ، ثانيا القاهرة - بصره مباشرة أو عن طريق بيروت أو دمشق إلى الظهران في السعودية وما بعدها).

إما بالنسبة إلى الخطوط الجوية العراقية فقد نص الملحق على نقاط عملها الممنوحة من قبل الحكومة المصرية فيما يلي: ((إن للمؤسسة الجوية المعينة من قبل حكومة المملكة العراقية الحق في تشغيل خطوطها الجوية والهبوط في الأراضي المصرية لأغراض نقل المسافرين و لأغراض تجارية، وقد حدد الملحق مسار رحلات الخطوط الجوية العراقية بالنقاط الآتية : أولاً: بغداد - القاهرة مباشرة أو عن طريق بيروت أو دمشق ، ثانياً : بغداد - الإسكندرية مباشرة أو عن طريق بيروت أو دمشق))⁽⁵¹⁾.

عرضت الاتفاقية على الحكومة العراقية من قبل صالح صائب الجبوري وزير المواصلات والاشغال إذ صادق مجلس الوزراء على الاتفاقية بتاريخ 23 آذار 1955 بالقانون رقم (13) لسنة 1955 ، وجاء في الأسباب الموجبة لهذه الاتفاقية وبناءً على رغبة حكومة المملكة العراقية وحكومة جمهورية مصر لعقد اتفاقية جوية بينهم يستهدف تقوية وتطوير النقل الجوي المتبادل وتأسيس مصالح جوية بين أقاليمهما وإسهامهما منهما في المجهود الدولي المشترك في هذا المضمار ، تم توقيع على اتفاقية النقل الجوي بين الحكومتين في القاهرة بتاريخ 23 آذار 1955 ، ولغرض تصديق الاتفاقية المذكورة شرع هذا القانون ، وقد صادق مجلس الأمة على الاتفاق فيما بعد بالقانون رقم 13 لسنة 1956، في يوم 31 آذار 1956.⁽⁵²⁾

10- الاتفاقية الجوية مع حكومة الهند

في جلسة مجلس النواب المنعقدة بتاريخ 10 تشرين الثاني 1952 أقرت لائحة قانون تصديق معاهدة الصداقة بين العراق والهند الموقع عليها في بغداد بعد استكمال المناقشات داخل مجلس النواب تم التصويت المعاهدة ، اخذت الخطوط الجوية نصيبها من العلاقات بين الحكومتين بشأن تأسيس مصالح جوية بين العراق والهند⁽⁵³⁾ لاسيما ان حكومة المملكة العراقية وحكومة الهند اتفقتا على توقيع معاهدة الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) ورغبةً منهن في ابرام اتفاقية بغرض انشاء وتشغيل خطوط جوية بينهما وفيما وراء اقليميهما⁽⁵⁴⁾.

تم عقد اتفاقية جوية في 27 تموز 1955 في بغداد بين السيد صالح صائب الجبوري وزير المواصلات والاشغال عن حكومة المملكة العراقية و محبوب احمد القائم بالأعمال الهندية المؤقت عن حكومة الهند في بغداد. احتوى الاتفاق على خمس عشرة مادة وملحق، ناقشت جميع مواد الاتفاق عملية النقل الجوي بين البلدين سوى كان ركاب او بضائع او بريد بما يضمن تسيير المصالح الجوية بينهما، اما ملحق الاتفاق فقد حدد مسار عمل المؤسسة الجوية التابعة الى البلدين من خلال تحديد نقاط الهبوط والاقلاع لأغراض النقل. وقد نص الملحق

على احقية المؤسسة الجوية التابعة الى حكومة الهند من تسيير مصالحها الجوية من (الهند- باكستان- افغانستان- ايران- ثم الى البصرة او بغداد ومنها الى اوربا ضمنها تركيا وما وراءهما اذا اريد ذلك) او (من الهند- باكستان- جدة - طهران - البحرين- ايران - ثم الى البصرة او بغداد ومنها الى اوربا ضمنها تركيا وما وراءها اذا اريد ذلك). اما بالنسبة الى المؤسسة الجوية التابعة الى حكومة المملكة العراقية فمن حقها تسيير مصالحها الجوية من (بغداد - ايران - افغانستان - الخليج العربي - جدة - كراحي - دلهي او كلكتا وما وراءها اذا اريد ذلك) (55).

تمت المصادقة على الاتفاقية من قبل مجلس الامة بتاريخ 31 نيسان 1956 بالقانون رقم (14) لسنة 1956. وجاء في الاسباب الموجبة لهذه الاتفاقية إن حكومة المملكة العراقية وحكومة الهند رغبةً منهما في تنظيم المواصلات الجوية المنتظمة بينهما ورغبةً منهما في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الأجر التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين. وتأميناً للفوائد العديدة المترتبة على هذا النوع من النقل لصالح البلدين، ويهدف ترقية النقل التجاري الجوي المنتظم بين إقليميهما والى ما وراءهما (56). في اواخر عام 1956 فتح خط جوي بين العراق والهند بمعدل رحلة واحدة اسبوعياً لنقل الركاب والبضائع والبريد (57).

11- الاتفاقية الجوية مع حكومة المملكة العربية السعودية

في 11 أيار 1957 وصل الى بغداد الملك سعود بن عبد العزيز(58) تلبية لدعوة الملك فيصل الثاني(59)، وقد استقبل استقبالاً حافلاً شارك فيه رجال الدولة العراقية، ثم بدأت المفاوضات حول العلاقات الاقتصادية بين البلدين أسفرت عن توقيع اتفاق اقتصادي في 15 أيار 1957 لتسهيل وتنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية، كما أكد البلدين أيضاً على تنظيم المواصلات الجوية وتسيير خطوط جوية منتظمة بينهما ورغبةً منهما في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الأجر التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لإنماء حسن التفاهم (60). عقد اتفاق جوي في بغداد بتاريخ 16 أيار 1957 بين المملكة العراقية والمملكة العربية السعودية، بين عبد الوهاب مرجان (61) وزير المواصلات والاشغال ومحمد سرور الصكبان وزير الاقتصاد والمالية السعودي، وقد تضمن الاتفاق خمس وعشرين مادة وملحق خاص بتنظيم العمل بين الدولتين في مجال النقل الجوي .

حدد ملحق الاتفاقية مناطق عمل خطوط الدولتين، حيث نص القسم الاول من الملحق على عمل الخطوط الجوية السعودية هو: للمؤسسة الجوية المعينة من قبل حكومة المملكة

العربية السعودية الحق في تشغيل خطوط جوية والهبوط لأغراض نقل المسافرين والبضائع في مطارات المملكة العراقية، وقد حدد القسم الثاني مسارات رحلات الخطوط الجوية السعودية برحلتين أسبوعياً من جدة إلى بغداد والبصرة تمر أحدهما بالمدينة المنورة في الذهاب والإياب وتمر الأخرى بالرياض والظهران السعودية والكويت وطهران في الذهاب والإياب، إما بالنسبة إلى الخطوط الجوية العراقية فقد نص الملحق على نقاط عملها الممنوحة من قبل حكومة المملكة العربية السعودية فيما يلي: للمؤسسة الجوية المعينة من قبل حكومة المملكة العربية السعودية الحق في تشغيل خطوط جوية والهبوط لأغراض نقل المسافرين والبضائع في مطارين جدة والظهران بالمملكة العربية السعودية، وقد حدد الملحق مسارات رحلات الخطوط الجوية العراقية برحلتين أسبوعياً من بغداد والبصرة إلى الظهران وجدة تمر بالكويت والبحرين في الذهاب والإياب⁽⁶²⁾.

عرضت الاتفاقية على الحكومة العراقية من قبل عبد الوهاب مرجان وزير المواصلات والأشغال، تمت المصادقة بعد موافقة مجلس الأمة بتاريخ 30 حزيران 1957 بالقانون رقم (28) لسنة 1957، وجاء في الأسباب الموجبة لهذه الاتفاقية وبناءً على رغبة الحكومة المملكة العراقية والحكومة المملكة العربية السعودية لعقد اتفاق بينهم يستهدف تقوية وتطوير النقل الجوي المتبادل وتأسيس مصالح جوية بين أقاليمهما واسهاماً منهما في المجهود الدولي المشترك في هذا المضمار تم توقيع اتفاقية النقل الجوي بين الحكومتين في بغداد بتاريخ 16 آذار 1957 ولغرض تصديق الاتفاق المذكور شرع هذا القانون⁽⁶³⁾

يبدو أن تحسناً طرأ على العلاقات العراقية - السعودية بعد الزيارة الملك السعودي للعراق وما نتج عنها من توصل البلدين الى اتفاقيات للتعاون الاقتصادي، إذ تقدمت الحكومة السعودية بطلب الى الحكومة العراقية لتزويده بالمياه من شط العرب أو الفرات الى الرياض، وكانت هذه رغبة تقدمت بها السعودية ورحبت بها الحكومة العراقية في تسير المياه الزائدة التي لا يحتاج إليها العراق، كما رفع درجة التمثيل الدبلوماسي من مفوضية الى سفارة، وتردد ذكر المملكة في الجلسة الثانية من جلسات مجلس النواب العراقي الاجتماع الاعتيادي الرابع لسنة 1957 المنعقدة بتاريخ 17 كانون الاول من العام نفسه ، بمناسبة استعراض سياسة العراق الخارجية، أشارت الجلسة الى جهود الحكومة في تقوية العلاقات مع البلدان العربية⁽⁶⁴⁾، عززت هذه العلاقات اتفاقية النقل الجوي في توسيع نشاط الخطوط الجوية العراقية وزيادة عدد الرحلات بين البلدين، إذ أساهمت بزيادة اعداد المسافرين والبضائع والبريد من العراق عبر مطاري بغداد والبصرة الى السعودية لاسيما الحجاج العراقيين.⁽⁶⁵⁾

الخاتمة:

تمارس الدولة عمليات النقل الجوي من خلال المصالح الجوية التابعة لها، لابد أن تضع الضوابط الازمة لعملية النقل الجوي وتتخذ من هذه الضوابط وسيلة لحماية مصالحها الجوية وتأمين خطوط الطيران في وقت واحد، إذ يتعين على مؤسسات النقل الجوي الالتزام بها، وتمثل هذه الضوابط بمجموعة من القواعد والقوانين و الانظمة الخاصة بالنقل، الامر الذي دفع بدول العالم بالانضمام الى اتفاقية النقل الجوي الدولية (اتفاقية شيكاغو) الخاصة بالنقل الجوي، لغرض انسيابية النقل وسهولة التنقل بين الحدود الدولية ليؤدي إلى خلق الروابط الاقتصادية بينهم، إذ كان العراق من بين تلك الدول المنظمة لاتفاقية النقل الجوي عام 1944، و بعد قيام الحكومة العراقية بتأسيس الخطوط الجوية العراقية عام 1945، شهدت هذه المرحلة تغيراً واضحاً في حركة النقل الجوي نظراً لموقع العراق الذي يقع على أقصر الطرق الجوية إذ نجح العراق في ربط خطوطه الجوية مع العديد من الدول في قارة اسيا وافريقيا واروبا من خلال عقد الاتفاقيات الجوية الدولية بهدف التنمية وزيادة التعاون بين مؤسسات النقل الجوي الدولي، فكانت أول اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية عقدها العراق مع النرويج في عام 1949 التي تعد الحجر الاساس في برنامج تطوير الخطوط الجوية، بعد ذلك واصلت حكومة المملكة العراقية سعيها في عقد العديد من الاتفاقيات مع مختلف البلدان بهدف توسعت شبكة الاسطول الجوي العراقي حتى نهاية النظام الملكي في العراق 1958، إذ أسهمت الكثير من هذه الاتفاقيات على تطوير العلاقات الدولية بين العراق والدول الاخرى على مستوى التمثيل الدبلوماسي، كما عملت على فتح خطوط جوية جديدة بين الدول المتعاقدة، وكذلك عملت على زيادة التبادل التجاري بين الدول وتقوية التجارة الخارجية .

الهوامش:

1. اتفاقية شيكاغو: وهي الاتفاقية التي وقعت في الولايات المتحدة الامريكية في مدينة شيكاغو عام 1944 تحت إشراف الأمم المتحدة والتي نصت على أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية اتفقت على حركة العبور والهبوط وانزال الركاب والبريد والبضائع ، ونصت ايضاً على تطوير النقل الجوي وتحقيق انشاء مؤسسات النقل الجوي الدولي على اساس تكافؤ الفرص للجميع واستغلالها بطريقة اقتصادية سليمة . ينظر: جمهورية العراق، وزارة النقل، منشأة الطيران المدني العراقي، قسم النقل الجوي، اتفاقية شيكاغو عام 1944 ، معلومات غير منشورة ، 2016، ص1-30 .

2. ينظر: طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي، دار واسط للنشر والتوزيع، جزء الاول ، الطبعة الاولى ، 1981.
3. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة مملكة النرويج ، معلومات غير منشورة ، بغداد ، 2016، ص 1-17.
4. دار الكتب والوثائق ، مجلس النواب العراقي ، رقم الملف 3311 / 110 ، لائحة قانون ابرام اتفاقية النقل الجوي بين العراق و النرويج ، بتاريخ 19 نيسان 1950 ، الوثيقة 78 - 98 ، ص 1-20 .
5. المصدر نفسة .
6. طارق مجيد تقي العقيلي ، العلاقات العراقية – الباكستانية 1947-1958 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، 2003 ، ص 91 .
7. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة الجمهورية الباكستانية ، معلومات غير منشورة ، بغداد، 2016 ، 1-10 .
8. سياسي عراقي ، ولد عام 1892 في بغداد ، أكمل دراسته الاعدادية عام 1908 ، تخرج من كلية الحقوق العثمانية في استانبول وحصل على شهادة القانون ، مثل العراق في المؤتمر العربي الاول في باريس عام 1913، عمل مستشاراً قانونياً في الحكومة العراقية عام 1921 ، عين وزيراً للعدلية عام 1928 ، شكل أول وزارة له في 28 نيسان 1929 ، ثم تدرج في المناصب وشكل العديد من الوزارات . للمزيد ينظر: أحمد خالد الجوال ، موسوعة أعلام كبار ساسة العراق الملكي (1921-1958) ، دار الشؤون الثقافية العامة ، الطبعة الاولى ، بغداد ، 2013 ، ص 80-87.
9. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة الجمهورية الباكستانية ، معلومات غير منشورة ، بغداد، 2016 ، 1-10.
10. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة الجمهورية الباكستانية ، معلومات غير منشورة ، بغداد، 2016 ، 1-10.
11. سياسي عراقي ، ولد في بغداد عام 1910 ، اكمل دراسته الجامعية في الجامعة الامريكية ببيروت، انتقل الى انكلترا لدراسة الهندسة عام 1930 إذ حصل على شهادة الدكتوراه في الهندسة ، يجيد اللغة الانكليزية فضلا عن العربية، تقلد وزارة المواصلات والاشغال عام 1948 وشغل وزارة الاقتصاد عام 1949 ووزارة المواصلات والاشغال للمرة الثانية عام 1950 ووزارة الاعمار 1958. للمزيد ينظر: حيدر فاروق سلمان حسن ، ضياء جعفر ودوره السياسي والاقتصادي في العراق 1910-1958 ، دار بابل للطباعة والنشر، بغداد ، 2014 .

12. دار الكتب والوثائق ، ملفات البلاط الملكي ، رقم الملف 5454 / 311 ، كتاب سكرتارية مجلس الوزراء المرقم ش/349 بتاريخ 7 آب 1950 ، الى وزارة المواصلات والاشغال ، الوثيقة 85 و 86 ، ص 109-110 .
13. طارق محمد تقي العقيلي ، المصدر السابق ، ص 56.
14. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة المتحدة ، معلومات غير منشورة ، بغداد ، 2012 ، ص 1-10.
15. المصدر نفسه .
16. المصدر نفسه .
17. دار الكتب والوثائق ، الديوان ، رقم الملف 5884 / 311 ، ، اوراق متفرقة ، بتاريخ 7 تموز 1951 ، الوثيقة 1 ، ص 1.
18. زيار عبد الهادي العرسان ، ثلاثة ملوك حكموا العراق 1921-1958 (دراسة تاريخية – سياسية – اجتماعية)، الطبعة الاولى ، دار ماشكي للطباعة والنشر والتوزيع ، الموصل ، 2022 ، ص 278-279.
19. فؤاد الراوي ، المصدر السابق ، جزء 6 ، ص 262-268 .
20. سياسي عراقي ، ولد في بغداد عام 1894 واتم دراسته الإعدادية فيها ، ثم سافر الى استانبول وتخرج من مدرستها الحربية برتبة ملازم ثأناً ، عاد الى بغداد وعمل الجيش العراقي حتى اصبح المرافق الشخصي للملك فيصل الاول عام 1930 ، تدرج في المناصب حتى اصبح وزير دفاع ثم وزير خارجية العراقية وكالة في 16 تموز 1951 . لمزيد ينظر: ميربصري ، أعلام السياسة في العراق الحديث ، الجزء الثاني ، الطبعة الاولى ، دار الحكمة للنشر، لندن ، 2004 ، ص 127-128.
21. المركز العراقي للمعلومات والدراسات ، قسم المعلومات والتوثيق، العراق وقائع واحداث 1914-1958 ، القسم الاول ، الطبعة الثانية ، بغداد ، 2010 ، ص 360 .
22. فؤاد الراوي ، المصدر السابق ، جزء 6 ، ص 262-268 .
23. المصدر نفسه .
24. جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3110 ، بتاريخ 31-5-1952 ..
25. المصدر نفسه .
26. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة مملكة الدنمارك ، بيانات غير منشورة ، بغداد ، 2012 ، ص 1.
27. عبد الرزاق الحسيني ، تاريخ الوزارات العراقية ، الجزء الثامن ، الطبعة الثالثة، مطبعة العرفان، صيدا-لبنان، 1968 ، ص 348.
28. المركز العراقي للمعلومات والدراسات ، المصدر السابق ، ص 361.
29. فؤاد الراوي ، المصدر السابق ، جزء 6 ، ص 224-228 .
30. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة السويدية ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-10 .

31. جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3076 ، بتاريخ 24-3-1952 .
32. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وسويسرا ، بيانات غير منشورة ، 2016 ، ص 10-1.
33. دار الكتب والوثائق ، مجلس الاعيان ، الديوان ، الملفة المرقمة 3321/233 ، لائحة قانون ابرام اتفاقية النقل الجوي بين العراق وسويسرا ، بتاريخ 11 تموز 1952 ، و 33-45 ، ص 101-113 .
34. المركز العراقي للمعلومات والدراسات ، المصدر السابق ، ص 372 .
35. دار الكتب والوثائق ، مجلس الاعيان ، الديوان ، الملفة المرقمة 3321/233 ، لائحة قانون ابرام اتفاقية النقل الجوي بين العراق وسويسرا ، بتاريخ 11 تموز 1952 ، و 33-45 ، ص 101-113 .
36. المصدر نفسه .
37. ينظر : محمد عماد رديف طالب ، الملك الحسين بن طلال ودوره السياسي في الاردن 1953-1967 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة تكريت ، 2006 .
38. ارشيد فالح عيسى العبد اللات ، العلاقات الاردنية - العراقية (1946-1958) ، رسالة ماجستير ، جامعة اليرموك ، الاردن ، 1993 ، ص 107-109 .
39. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-17.
40. جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3582 ، 24-3-1955 .
41. زيار عبد الهادي العرسان ، المصدر السابق ، ص 302-304 .
42. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقيات الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة مملكة هولندا ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-14 ؛ جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3802 ، بتاريخ 6-6-1956 .
43. سياسي عراقي ، ولد في بغداد 1898 ، أكمل دراسته في المدرسة الاعدادية العسكرية ، تخرج ملازم ثان من استانبول والتحق بالجيش العراقي عند تأسيسه 1921 ، تعين محاضر في كلية الاركاب العراقية 1930 ، وفي عام 1933 تعين مرافق شخصي للملك غازي ، تدرج في المراتب العسكرية والمناصب الحكومية ، عين وزير للمواصلات والاشغال في 3 آب 1954 . لمزيد ينظر ، أحمد خالد الجوال ، المصدر السابق ، ص 336-337 .
44. المركز العراقي للمعلومات والدراسات ، المصدر السابق ، ص 416 .
45. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقيات الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة مملكة هولندا ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-10 .
46. جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3802 ، بتاريخ 6-6-1956 .

47. فؤاد الراوي المصدر السابق ، ج 7 ، ص 290-297 .
48. سياسي عراقي ، ولد في بغداد عام 1901 ، اكمل دراسته في المدرسة الرشدية في بغداد ، دخل دار المعلمين عام 1917 ليعين معلماً ، حصل على شهادة في الحقوق عام 1923 ، اصبح عضواً مؤسساً في نقابة المحامين عام 1933 ، تولى منصب نقيب المعلمين في العراق عام 1941-1946 ، اصبح عضواً في المجلس النيابي لأكثر من دورة ، تولى عدد من الوزارات منها المعارف والعدل و الشؤون الاجتماعية ، اما نشاطه الدبلوماسي اصبح سفيراً للعراق في القاهرة بتاريخ 6 آب 1950 لغاية 23 أيلول 1956 . للمزيد ينظر : عمار مزهر ريسان ، نجيب الراوي ودوره السياسي في العراق حتى نهاية العام 1958 ، رسالة ماجستير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، 2011 .
49. سياسي مصري ، ولد في القاهرة عام 1900 ، تخرج من كلية القانون عام 1923 ، التحق بوزارة الخارجية في عام 1926 ، تدرج في المناصب حتى اصبح في عام 1952 وزيراً للخارجية المصرية ، وفي عام 1964 عين نائباً لرئيس الوزراء للشؤون الخارجية ، وفي عام 1970 عين رئيساً للوزراء . ينظر : عبد الوهاب الكيالي ، الموسوعة السياسية ، الجزء السادس ، الطبعة الثانية ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، 1990 ، ص 114 .
50. الوقائع العراقية، العدد 3786 ، بغداد، 23 نيسان 1956، ص 3-5.
51. فلاح حسن عاتي الهادي ، الطيران المدني العراقي (1933-1979) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة البصرة ، 2018 ، ص 73 .
52. الوقائع العراقية، العدد 3786 ، بغداد، 23 نيسان 1956، ص 3-5.
53. أحمد حميد محسن الغزي ، التجارة الخارجية في مناقشات مجلس النواب العراقي (1939 – 1958) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، الجامعة العراقية ، 2021 ، ص 243-244 .
54. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق والهند ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-10 .
55. المصدر نفسه .
56. جريدة الوقائع العراقية ، العدد 3786 ، بتاريخ 23-4-1956 .
57. دار الكتب والوثائق ، وزارة المواصلات والإشغال ، الملف المرقمة 218 / 521305 ، المؤرخة بتاريخ 30 كانون الاول 1956 ، و 11 ، ص 1 .
58. ينظر : امين سعيد ، النهضة السعودية في عهد الملك سعود بن عبد العزيز ، الطبعة الثانية ، دارالساقى للطباعة و النشر، بيروت ، 2012 .
59. ينظر : طارق ابراهيم شريف ، سيرة حياة الملك فيصل الثاني 1935-1958 أخر ملوك العراق ، الطبعة الاول ، دار غيداء للنشر والتوزيع ، دمشق ، 2011 .
60. زيار عبد الهادي العرسان ، المصدر السابق ، ص 297 .

61. ولد في مدينة الحلة عام 1909 ، نال شهادة الحقوق من كلية الحقوق في بغداد عام 1934 ، من مؤسسي حزب الاتحاد الدستوري عام 1949 ، أصبح عضواً في مجلس النواب العراقي لأكثر من دورة حتى أصبح رئيس المجلس عام 1949 ، تولى مناصب عديدة ومنها وزير المواصلات والاشغال ورئيس للوزراء في عام 1957. ينظر: حسن أحمد ابراهيم المعموري ، عبد الوهاب مرجان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، جامعة بابل ، 2007 .
62. جمهورية العراق ، وزارة النقل ، منشأة الطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ، الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة المملكة العربية السعودية ، معلومات غير منشورة ، 2012 ، ص 1-17 : فلاح حسن عاتي الهادلي ، المصدر السابق ، ص75.
63. الوقائع العراقية، العدد 4014 ، 14 تموز 1957.
64. صبري فالح الحمدي ، المملكة العربية السعودية في مناقشات مجلس النواب العراقي (1945-1958) ، مجلة ديالى ، العدد 44 ، 2010 ، ص 32-34.
65. زباري عبد الهادي العرسان ، المصدر السابق ، ص298 .

المصادر:

- أولاً: الوثائق غير المنشورة في دار الكتب والوثائق :
- 1- مجلس النواب العراقي ، رقم الملف 3311 / 110 ، عنونها (لائحة قانون ابرام اتفاقية النقل الجوي بين العراق والنرويج) .
- 2- ملفات البلاط الملكي ، رقم الملف 5454 / 311 ، عنونها (الطيران المدني العراقي) .
- 3- مجلس الاعيان ، الديوان ، الملف المرقمة 3321 / 233 ، عنونها (لائحة قانون ابرام اتفاقية النقل الجوي بين العراق وسويسرا) .
- ثانياً: معلومات غير المنشورة : وزارة النقل العراقية - المنشأة الطيران المدني العراقي - قسم النقل الجوي :
- 1- اتفاقية شيكاغو عام 1944 ، بغداد ، 2016 .
- 2- الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة مملكة النرويج ، بغداد ، 2016 .
- 3- الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة المتحدة ، بغداد ، 2012 .
- 4- الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة الجمهورية الباكستانية ، بغداد ، 2016 .
- 5- الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة السويدية ، بغداد ، 2012 .
- 6- الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وسويسرا ، بغداد ، 2016 .
- 7- الاتفاقية الجوية بين حكومة المملكة العراقية وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية ، بغداد ، 2012 .
- 8- الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق والهند ، بغداد ، 2012 .
- 9- الاتفاقيات الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة مملكة هولندا ، بغداد ، 2012 .

10- الاتفاقية الجوية بين حكومة مملكة العراق وحكومة المملكة العربية السعودية ، بغداد ، 2012.

11- تاريخ الخطوط الجوية العراقية ، بيانات غير منشورة ، بغداد ، 2012 .

ثالثاً : الرسائل والاطراح :

1- أرشيد فالح عيسى العبد اللات ، العلاقات الاردنية – العراقية (1946-1958) ، رسالة ماجستير ، جامعة اليرموك ، الاردن ، 1993 .

2- اخلاص بخيت سليمان الجعافرة ، العلاقات العراقية – السعودية ما بين 1958-1990 ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الدراسات العليا ، الجامعة الاردنية، 2011.

3- حسن أحمد ابراهيم المعموري ، عبد الوهاب مرجان ودوره السياسي في العراق حتى عام 1958 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، جامعة بابل ، 2007.

4- طارق مجيد تقي العقيلي ، العلاقات العراقية – الباكستانية 1947-1958 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، 2003.

5- عمار مزهر ريسان ، نجيب الراوي ودوره السياسي في العراق حتى نهاية العام 1958 ، رسالة ماجستير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، 2011 .

6- فلاح حسن عاتي المهدي ، الطيران المدني العراقي (1933-1979) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة البصرة ، 2018.

رابعاً : الكتب :

1- المركز العراقي للمعلومات والدراسات ، قسم المعلومات والتوثيق، العراق وقائع واحداث 1914- 1958 ، القسم الاول ، الطبعة الثانية ، بغداد ، 2010 .

2- حيدر فاروق سلمان حسن، ضياء جعفر ودوره السياسي والاقتصادي في العراق 1910-1958 ، دار بابل للطباعة والنشر، بغداد، 2014 .

3- طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي، دار واسط للنشر والتوزيع، جزء الاول ، الطبعة الاولى ، 1981.

خامساً : الصحف :

أ- جريدة الوقائع العراقية – الأعداد :

1- العدد 3110 ، 31- 5- 1952.

2- العدد 3076 ، 24- 3- 1952 .

3- العدد 3582 ، 24-3- 1955 .

4- العدد 3802 ، بتاريخ 6-6- 1956 .

5- العدد 3802 ، بتاريخ 6-6- 1956 .

6- العدد 3786 ، بغداد، 23- 4- 1956.

7- العدد 4014 ، 14 تموز 1957.

سادساً : الموسوعات والمعاجم :

- 1- أحمد خالد الجوال ، موسوعة أعلام كبار ساسة العراق الملكي (1921-1958) ، دار الشؤون الثقافية العامة ، الطبعة الأولى ، بغداد ، 2013.
- 2- عبد الوهاب الكيالي ، الموسوعة السياسية ، الجزء السادس ، الطبعة الثانية ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1990 .
- 3- فؤاد الراوي ، المعجم المفهرس للمعاهدات والاتفاقيات والبروتوكولات والعهود والأحلاف التي أتربط بها العراق مع الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات الأجنبية من عام 1921 ، الجزء 6 و 7 و 8 ، مطبعة الإرشاد ، بغداد ، 1976 .
- 4- مير بصري ، أعلام السياسة في العراق الحديث ، الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ، دار الحكمة للنشر، لندن ، 2004.

Sources:

First: Unpublished documents in the National Library and Archives:

- 1- Iraqi Council of Representatives. file number 3311/110. entitled (Regulation of the law concluding the air transport agreement between Iraq and Norway).
- 2- Royal Court Files. File No. 5454/311. Address (Iraqi Civil Aviation).
- 3- Senate. Diwan. file numbered 3321/233. entitled (Regulation of the law for the conclusion of the air transport agreement between Iraq and Switzerland).

Second: Unpublished information: Iraqi Ministry of Transport – Iraqi Civil Aviation Establishment – Air Transport Section:

- 1- Chicago Convention of 1944. Baghdad. 2016.
- 2- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Kingdom of Norway. Baghdad. 2016.
- 3- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the United Kingdom. Baghdad. 2012.
- 4- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Republic of Pakistan Baghdad. 2016.

- 5- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Kingdom of Sweden. Baghdad. 2012.
- 6- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and Switzerland. Baghdad. 2016.
- 7- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan. Baghdad. 2012.
- 8- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and India. Baghdad. 2012.
- 9- Air Agreements between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Kingdom of the Netherlands. Baghdad. 2012.
- 10- Air Agreement between the Government of the Kingdom of Iraq and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia. Baghdad. 2012.
- 11- History of Iraqi Airways. unpublished data. Baghdad. 2012.

Third: Letters and Dissertationes:

- 1- Arsheed Faleh Issa Al-Abdallat. Jordanian-Iraqi Relations (1946-1958). Master's Thesis. Yarmouk University. Jordan. 1993.
- 2- Ikhlas Bakhit Suleiman Al-Jaafara. Iraqi-Saudi Relations between 1958-1990. Unpublished PhD thesis. Faculty of Graduate Studies. University of Jordan. 2011.
- 3- Hassan Ahmed Ibrahim Al-Mamouri. Abdul Wahab Morgan and his political role in Iraq until 1958. unpublished master's thesis. College of Education for Human Sciences. University of Babylon. 2007.
- 4- Tariq Majeed Taqi Al-Aqili. Iraqi-Pakistani Relations 1947-1958. Unpublished Master Thesis. Higher Institute of Political and International Studies. Al-Mustansiriyah University. 2003.
- 5- Ammar Mezher Risan. Najib Al-Rawi and his political role in Iraq until the end of 1958. published master's thesis. College of Education Ibn Rushd. University of Baghdad. 2011.
- 6- Falah Hassan Ati Al-Bahadli. Iraqi Civil Aviation (1933-1979) A Historical Study. Master Thesis. College of Arts. University of Basra. 2018.

Fourth: Books:

- 1- Iraqi Center for Information and Studies. Department of Information and Documentation. Iraq. facts and events 1914-1958. first section. second edition. Baghdad. 2010.

- 2- Haidar Farouk Salman Hassan, Daa Jaafar and his political and economic role in Iraq 1910-1958, Dar Babylon for Printing and Publishing, Baghdad, 2014.
- 3- Tariq Abdul Hafez Saeed, Iraqi and International Civil Aviation, Dar Wasit for Publishing and Distribution, Part One, First Edition, 1981.

Fifth:

Newspapers: Iraqi Gazette – Numbers :

- 1- Issue 3110, 31-5-1952.
- 2- Issue 3076, 24-3-1952.
- 3- Issue 3582, 24-3-1955.
- 4- Issue 3802, dated 6-6-1956.
- 5- Issue 3802, dated 6-6-1956.
- 6- Issue 3786, Baghdad, 23-4-1956.
- 7- Issue 4014, July 14, 1957.

Sixth: Encyclopedias and dictionaries:

- ¹⁻ Ahmad Khalid Al-Jawwal, Encyclopedia of the flags of senior politicians of royal Iraq (1921-1958), House of General Cultural Affairs, first edition, Baghdad, 2013.
- ²⁻ Abdul Wahab Kayyali, Political Encyclopedia, Part VI, Second Edition, Arab Institute for Studies and Publishing, 1990.
- ³⁻ Fouad Al-Rawi, Indexed Dictionary of Treaties, Conventions, Protocols, Covenants and Alliances by which Iraq is bound with countries, international organizations and foreign institutions from 1921, Part 6, 7 and 8, Al-Irshad Press, Baghdad, 1976.
- ⁴⁻ Mir Basri, Flags of Politics in Modern Iraq, Part Two, First Edition, Dar Al-Hikma Publishing, London, 2004.

International air agreements with the Kingdom of Iraq during the period (1949-1958): A historical study

Assist Lect. Falah Hassan Ati Al-Bahadli

Maysan Directorate General of Education

Ministry of Education



lkjhmbv12345679@gmail.com

Keywords: the modern history. International agreements. Air transport.

Summary:

The government of the Kingdom of Iraq sought to held an air agreement with other countries of the world to develop the political and economic Iraqi relationship on the basis of the mutual benefit and with the aim of expanding and access an external airlines and opening new ai lines which it seeks to reach advanced countries and develop work of air transport institutions. due to its special importance in the Iraqi national economy. The issue of the organization of airlines was not limited to the internal level only. as the air agreements held by Iraq had a role in organizing it at the external level. which constitutes a link between the countries of the world. this study (the international air agreements with the Kingdom of Iraq during the period (1949-1958)) is a historical study. it is a continuation of the studies that dealt with trade and economic agreements. The researcher deals with the most important topics in air transport. which are the air agreements that have a major role in developing the activity of Iraqi Airlines. The researcher reviews through this study to shed light on the air agreements that the Iraqi government held with a group of countries in the last decade of the royalist era between Years 1949-1958.