

وزارة التعليم العالي  
والبحوث العلمي  
جامعة بغداد  
كلية القانون



# القانون الدولي العام

تأليف الدكتور  
عصام العطيّة

الطبعة السادسة المنقحة  
بغداد ٢٠٠٦

توزيع

المكتبة القانونية  
بغداد - شارع المتنبي  
هـ ٤١٥٥٤٨٢

شركة العاتك  
للطباعة والنشر والتوزيع  
بالقاهرة

## ١ لها صفة لنا صفة

رابعاً - الجرف القاري: <sup>(١)</sup>

يقصد بالجرف القاري قاع وباطن ارض المساحات المغمورة التي تمتد الى ما وراء البحر الاقليمي. ولهذه المنطقة اهمية كبرى بالنسبة لاستغلال الثروات الطبيعية المستقرة في قاع البحر وراء البحر الاقليمي.

ولقد بدأ الاهتمام بالجرف القاري بعد الحرب العالمية الثانية عندما اصدر الرئيس الامريكي ترومان تصريحه الخاص بالجرف القاري في ٢٨ ايلول عام ١٩٤٥، والذي جاء فيه ان (حكومة الولايات المتحدة الامريكية تعتبر الموارد الطبيعية لباطن وقاع الجرف القاري تحت البحر العالي والملاصقة لسواحل الولايات المتحدة تابعة لها ومحلاً لسلطتها وادارتها)<sup>(١)</sup>.

وعقب هذا التصريح اصدرت بعض الدول الاخرى تحت تأثير اكتشاف النفط وغيره من المعادن تحت مناطق القاع، تصريحات مماثلة، من هذه الدول المكسيك عام ١٩٤٥، والارجنتين وبنما عام ١٩٤٦، وشيلي والاكوانور عام ١٩٤٧، وكوستاريكا وايسلندا عام ١٩٤٨ والعربية السعودية والبحرين وقطر وابو ظبي وغواتيمالا والفلبين عام ١٩٤٩، والبرازيل عام ١٩٥٠<sup>(٢)</sup>.

١ - انظر الدكتورة جنان جميل سكر، تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي، بغداد، ١٩٨٠ ص ٤١٤.

٢ - انظر د. حامد سلطان، لمرجع السابق ص ٦٥٢.

وقد عرفت المادة ٧٦ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ الجرف القاري كما يأتي (يشمل الجرف القاري لاي دولة ساحلية قاع وباطن ارض المساحات المغمورة التي تمتد الى ما وراء بحرهما الاقليمي في جميع انحاء الامتداد الطبيعي لاقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، او الى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خط الاساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي اذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد الى تلك المسافة<sup>(١)</sup> .  
ويلاحظ على هذه المادة، انها توسعت في مد الولاية الوطنية على اجزاء كبيرة من البحار تصل الى نهاية الحافة القارية<sup>(٢)</sup>، التي تمتد لتحتوي الجرف القاري، والانحدار القاري، والارتفاع القاري<sup>(٣)</sup> حتى

١ - لقد اخذت اتفاقية قانون البحار بمعيار المسافة وتوسعت في تحديد الجرف القاري متخذة عن معايير القرب والعمق والقابلية على الاستغلال التي اخذت بها اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام ١٩٥٨، والتي عرفت في المادة الاولى الجرف القاري بانه (قاع البحر وتحتة في المناطق البحرية المجاورة للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الاقليمي الى حيث يصل عمق المياه الى مائتي متر، او الى ما يجاوز هذا العمق حتى الخط الذي يمكن في حدوده استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في القاع).

٢ - تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الارض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولاباطن ارضه (ف مادة ٧٦).

٣ - يصل عمق الجرف اعتيادياً بين ١٣٠ - ٢٠٠ متر، بينما يتراوح عمق الانحدار القاري من ١٥٠٠ - ٤٠٠٠ متر، اما الارتفاع القاري فيتراوح عمقه بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ متر. (راجع، د.

جنان سكر، المرجع السابق ص ٢٥٦)

العمق الكبير للمحيطات او الى مسافة ٢٠٠ ميل في الحالات التي لاتصل فيها الحافة القارية الى تلك المسافة<sup>(١)</sup>.  
ولقد حددت المادة ٧٧ من اتفاقية قانون البحار حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على النحو الآتي:  
١ - تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لاغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.  
٢ - تكون الحقوق المشار اليها في الفقرة (١) خالصة بمعنى انه اذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لاحد ان يقوم بهذه الانشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.  
٣ - لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال، فعلي او حكمي، ولا على اي اعلان صريح.  
على ان تقرير تلك الحقوق للدولة الساحلية على الجرف القاري يجب الا يخل بالنظام القانوني للمياه العلوية او للحيز الجوي فوق تلك المياه. كما لا يجب ان تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الاخرى<sup>(٢)</sup>. كما حددت الاتفاقية الموارد الطبيعية التي تنفرد الدول الساحلية باستغلالها في الجرف القاري بانها الموارد المعدنية وغيرها

١ - انظر الدكتورة جنان سكر، المرجع السابق، ص ٢٥٤.

٢ - انظر المادة ٧٨ في اتفاقية قانون البحار.

من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن ارضها وبالإضافة الى الكائنات الحية التي تنتمي الى الانواع الأبدية، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن جنينها فيها، اما غير متحركة وموجودة على قاع البحر او تحته، او غير قادرة على الحركة الا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر او باطن ارضه<sup>(١)</sup>.

ويحق للدولة الساحلية استغلال باطن الارض عن طريق حفر الاتفاق ايا كان ارتفاع الماء فوق باطن الارض<sup>(٢)</sup>.

خامساً - اعالي البحار:

أ - تعريفه:

عرفته المادة ٨٦ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بالقول (تطبق احكام هذه الجزاء على جميع اجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة او البحر الاقليمي او المياه الداخلية لدولة ما، او لا تشملها المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة اي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة ٥٨).

ب - الطبيعة القانونية: مبدأ حرية اعالي البحار:

من المبادئ الأساسية المستقرة في القانون الدولي ان اعالي البحار تكون حرة لاستعمال جميع الدول. وهذا يعني ان اعالي البحار لا تخضع لسلطة أية دولة، انها مفتوحة لجميع الدول بدون تمييز، ولكل الدول ان

١ - انظر الفقرة الرابعة من المادة ٧٧ من اتفاقية قانون البحار.

٢ - انظر المادة ٨٥ من اتفاقية قانون البحار.

تتنفع بها على قدم المساواة. وقد اكدت ذلك المادة ٨٧ من اتفاقية قانون البحار بقولها ان "اعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت او غير ساحلية وانه "لا يجوز لأية دولة شرعاً ان تدعي اخضاع اي جزء من اعالي البحار لسيادتها"<sup>(١)</sup>.

ويترتب على مبدأ حرية اعالي البحار بعض النتائج اهمها:

- ١ - ان لجميع الدول، بما فيها الدول التي ليس لها سواحل بحرية او ما تسمى بالدول الحبيسة او المغلقة، الحق في استعمال اعالي البحار.
- ٢ - لا يمكن لأية دولة ان تمنع الدول الاخرى من استعمال اعالي البحار.

٣ - تمارس حرية اعالي البحار وفقاً للشروط التي بينها اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي الاخرى<sup>(٢)</sup>.

٤ - يجب على الدول عند استعمالها لأعالي البحار مراعاة مصالح الدول الاخرى في ممارستها لحرية اعالي البحار<sup>(٣)</sup>.

٥ - يجب استخدام اعالي البحار للاغراض السلمية<sup>(٤)</sup>.

وقد حددت المادة ٨٧ من اتفاقية قانون البحار محتوى مبدأ حرية

اعالي البحار بستة عناصر اساسية هي:

١ - انظر المادة ٨٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

٢ - انظر الفقرة الاولى من المادة ٨٧ من الاتفاقية.

٣ - انظر الفقرة الثانية من المادة ٨٧ من الاتفاقية.

٤ - انظر المادة ٨٨ من الاتفاقية.

- ١ - حرية الملاحة.
  - ٢ - حرية التحليق.
  - ٣ - حرية وضع الكابلات وخطوط الاتايبب المغمورة.
  - ٤ - حرية اقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت.
  - ٥ - حرية صيد الاسماك.
  - ٦ - حرية البحث العلمي.
- ج - المنطقة الدولية:

ان قاع البحر والمحيطات الواقع خارج حدود الولاية الاقليمية للدول الساحلية، وجميع الموارد المعدنية الموجودة على قاع البحر او تحته، والتي اصبحت تعرف باسم "المنطقة الدولية" تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية.

وقد بينت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ المبادئ التي تحكم المنطقة ونظام استثمار ثروات قيعان البحار عن طريق السلطة الدولية التي تكون جميع الدول اعضاء فيها<sup>(١)</sup>. حيث تتولى تنظيم طرق وصول الدول والمؤسسات الى قيعان البحار. واهم هذه المبادئ هي:

- ١ - لايجوز لأي دولة ان تدعى او تمارس السيادة الدولية او الحقوق السيادية على جزء من المنطقة او مواردها<sup>(٢)</sup>.
- ٢ - عدم جواز تملك اي جزء من المنطقة وثرواتها.

١ - انظر المادة ١٥٦ من اتفاقية قانون البحار.  
٢ - انظر المادة ١٣٧ من اتفاقية قانون البحار.

٣ - ان يتم استغلال هذه الثروات لصالح البشرية جمعاء<sup>(١)</sup>.  
٤ - تخصيص المنطقة للاغراض السلمية الخاصة<sup>(٢)</sup>.  
اما النظام الذي وضعته الاتفاقية لاستثمار هذه المنطقة، فيتلخص فيما يأتي:  
١ - مراقبة استخراج واستغلال ثروات قيعان البحار من قبل السلطة الدولية (م - ١٥٧ - ١).

٢ - اعتماد نظام الاستكشاف والاستثمار المتوازي الذي يجيز للدول والمؤسسات الحكومية والشركات الخاصة استكشاف واستثمار المنطقة بصورة متوازية مع السلطة الدولية (م - ١٥٣ - ٢).

٣ - اعتماد نظام المساهمات والتعويضات للدول والشركات التي تستخرج وتستغل ثروات المنطقة (م - ١٦٠).

٤ - قيام السلطة الدولية بمكافحة الآثار السلبية التي تحدثها عملية استخراج واستغلال ثروات قيعان البحار (م - ١٦٢).

د - الوضع القانوني للسفن في اعالي البحار:<sup>(٣)</sup>

١ - جنسية السفن:  
لكل دولة، ساحلية او غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في اعالي البحار (م - ٩٥) ويكون لكل سفينة عادة اسم يميزها من غيرها.

١ - انظر المادة ١٤٠ من اتفاقية قانون البحار.

٢ - انظر المادة ١٤١ من اتفاقية قانون البحار.

٣ - السفن على نوعين: السفن العامة والسفن الخاصة، وان معيار التمييز بين هذين النوعين، هو الغرض المخصصة له السفينة. فاذا كانت السفينة مخصصة لاغراض حكومية وغير تجارية، فهي من السفن العامة، وتنقسم السفن العامة الى سفن حربية وسفن مخصصة لاغراض عامة غير حربية، اما اذا كانت السفينة مخصصة لاغراض تجارية وغير حكومية فهي من السفن الخاصة.



ويتولى القانون الداخلي لكل دولة تحديد الشروط التي تلزم لمنح جنسيتها للسفن، وتسجيل هذه السفن في اقليمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب ان تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي تحمل جنسيتها. وتصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك (م- ٩١). وتبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، ولا يجوز لها ان تغير علمها اثناء الرحلة، او اثناء وجودها في احد الموانئ الا في حالة حصول نقل حقيقي للملكية او تغيير التسجيل (م - ٩٢ - ١) واذا ابحرت السفينة تحت علمي دولتين او اكثر، فلا يجوز لها ان تدعي لنفسها اي جنسية من هذه الجنسيات امام اي دولة اخرى، بل انها تعامل معاملة السفينة عديمة الجنسية (م - ٩٢ - ٢).

٢ - اختصاص دولة العلم:

لا تخضع السفن في اعالي البحار الا لولاية الدولة التي تحمل علمها. وهذه القاعدة مطلقة بالنسبة للسفن الحربية، فهي لا تخضع الا لقضاء دولتها وذلك لانها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل. وقد اكدت ذلك المادة ٩٥ من اتفاقية قانون البحار بنصها "للسفن الحربية في اعالي البحار حصانة تامة من ولاية اي دولة غير دولة العلم". وكذلك الحال بالنسبة للسفن العامة غير الحربية التي تتمتع بمركز مماثل لمركز السفن الحربية، فهي وفقاً للمادة ٩٦ تتمتع بحصانة تامة، في اعالي البحار، من ولاية اية دولة غير دولة العلم.

اما السفن الخاصة، فأنها تخضع بصورة عامة لولاية الدولة التي تحمل علمها عدا بعض الاستثناءات الاتفاقية او العرفية. وقد نصت

على ذلك المادة ٩٢ من اتفاقية قانون البحار بقولها "تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخاصة في البحار الا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية او في هذه الاتفاقية..".

وهذه الحالات الاستثنائية التي اجازت اتفاقية قانون البحار اخضاع السفن الخاصة لغير ولاية الدولة التي تحمل علمها هي:  
اولاً - القرصنة:

هي اعمال العنف والسلب والاحتجاز، ضد الاشخاص والاموال، التي تقوم بها سفينة او طائرة خاصة في اعالي البحار. وقد الزمت المادة ١٠٠ من اتفاقية قانون البحار جميع الدول ان تتعاون الى اقصى حد ممكن في قمع القرصنة.

وعرفت المادة ١٠١ من الاتفاقية القرصنة بأنها اي عمل من الاعمال الأتية يشكل قرصنة:

أ - اي عمل غير قانوني من اعمال العنف او الاحتجاز او اي عمل سلب يرتكب لاغراض خاصة من قبل طاقم او ركاب سفينة خاصة او طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

١ - في اعالي البحار، ضد سفينة او طائرة اخرى، او ضد اشخاص او ممتلكات على ظهر تلك السفينة او على متن تلك الطائرة.

٢ - ضد سفينة او طائرة او اشخاص او ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب - أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيء على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج - أي عمل يحرض على ارتكاب احد الاعمال الموصوفة في احدى الفقرتين الفرعيتين أ و ب او يسهل عن عمد ارتكابها.

وقررت المادة ١٠٢ من الاتفاقية انه اذا ارتكبت اعمال القرصنة سفينة حربية او سفينة او طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة او الطائرة، اعتبرت هذه الاعمال في حكم الاعمال التي ترتكبها سفينة او طائرة خاصة.

ويجوز لكل دولة ان تقوم بضبط السفينة او الطائرة التي تمارس القرصنة، بغض النظر عن جنسيتها، وان تقبض على من فيها من الاشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات<sup>(١)</sup>.

ويجب ان يتم الضبط بواسطة السفن الحربية او الطائرات العسكرية او غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على انها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك<sup>(٢)</sup>. وعندما يكون ضبط سفينة او طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، مسؤولية دفع تعويض عن الخسائر والاضرار التي تصيب السفينة بسبب هذا الضبط<sup>(٣)</sup>. يكون من اختصاص محاكم الدولة

١ - انظر المادة ١٠٥ من اتفاقية قانون البحار.

٢ - انظر المادة ١٠٧ من اتفاقية قانون البحار.

٣ - انظر المادة ١٠٦ من اتفاقية قانون البحار.

التي قامت بعملية الضبط، محاكمة السفينة المحجوزة، ومحاكمة طاقمها وابقاع العقاب وفقاً لاجراءاتها القضائية<sup>(١)</sup>.

### ثانياً - حق المطاردة الحثيئة:

تتم المطاردة الحثيئة اذا كان لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية اسباب وجيهة للاعتقاد بأن سفينة اجنبية انتهكت قوانين وانظمة هذه الدولة. ويجب ان تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الاجنبية او احد زوارقها داخل المياه الداخلية او المياه الارخبيلية او البحر الاقليمي او المنطقة المتأخمة للدولة القائمة بالمطاردة. ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الاقليمي او المنطقة المتأخمة الا اذا كانت المطاردة لم تنقطع. وينطبق حق المطاردة على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة او على الجرف القاري من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المتعلقة بهاتين المنطقتين.

ولا تعتبر المطاردة الحثيئة قد بدأت الا بعد اعطاء اشارة ضوئية او صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الاجنبية أن ترى الاشارة او تسمعها. وتتنطبق نفس الاحكام على المطاردة التي تقوم بها الطائرات.

ولا يجوز ان تحصل المطاردة الا من قبل السفن والطائرات الحربية للدولة الساحلية او من السفن والطائرات المخصصة لهذا الغرض من قبل تلك الدولة. وينتهي حق المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة التي

١ - نظر المادة ١٠٥ من اتفاقية قانون البحار

تجرى مطاربتها البحر الاقليمي للدولة التي تنتمي اليها او البحر الاقليمي لدولة اخرى. واذا ضبطت السفينة المخالفة اقتيدت الى موانئ الدولة. الساحلية لمحاكمتها، واذا تبين ان المطاردة كانت بدون مبرر، تعين على الدولة المطاردة تعويض كل خسارة او ضرر ينتج عن ذلك<sup>(١)</sup>.

ثالثاً - حق الزيارة:

يجوز للسفن الحربية تفقد السفن الاجنبية التجارية، في اعالي البحار، اذا كانت هناك اسباب معقولة للاشتباه في كون هذه السفن تعمل في القرصنة، او بتجارة الرقيق، او في البث الاذاعي غير المصرح به، او ان السفينة بدون جنسية، او ان تكون السفينة في الحقيقة من نفس جنسية السفينة الحربية ولو انها ترفع علماً اجنبياً او ترفض اظهار علمها. وفي الحالات السابقة يمكن للسفن الحربية ان تتخذ الاجراءات للتأكد من حق السفينة في رفع علمها، ولهذا الغرض يجوز لها ان ترسل زورقاً بقيادة ضابط الى السفينة المشتبه فيها، واذا استمر الاشتباه بعد تدقيق الوثائق، فيمكن للسفينة الحربية ان تباشر الفحص على ظهر السفينة مع مراعاة جميع الاعتبارات الممكنة. اما اذا ثبت ان السفينة التي فتشت لم ترتكب اي عمل من الاعمال السابقة، فيجب ان تعوض عن اي خسارة تلحق بها<sup>(٢)</sup>.

- ١ - انظر المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار.
- ٢ - انظر المادة ١١٠ من اتفاقية قانون البحار.

رابعاً - البث الاذاعي غير المصرح به من اعالي البحار: من المصريح  
يقصد بالبث الاذاعي غير المصرح به "ارسال الاذاعات الصوتية  
او التلفزيونية من سفينة او من منشأة في اعالي البحار بنية استقبالها من  
عامة الجمهور بما يخالف الاتظمة الدولية، على ان يستثنى من ذلك  
ارسال نداءات الاستغاثة".<sup>(١)</sup>

ويجوز ان يحاكم الشخص الذي يعمل في البث الاذاعي غير المصرح  
به، اما محاكم: دولة علم السفينة، او دولة تسجيل المنشأة، او الدولة  
التي يكون الشخص من رعاياها، او أية دولة يمكن استقبال البث فيها،  
او أية دولة يشكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح  
بها.<sup>(٢)</sup>

خامساً - حظر نقل الرقيق: لا ينبغي لحدود دولة لها علم بحيازة الرقيق  
تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن  
المأذون لها برفع علمها وللمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا  
الغرض.<sup>(٣)</sup>

سادساً: الاتجار غير المشروع بالمخدرات: بما فيها  
تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات  
والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في اعالي البحار بما  
يخالف الاتفاقيات الدولية.<sup>(٤)</sup>

١ - انظر المادة ١٠٩ من اتفاقية قانون البحار.

٢ - انظر المادة ٩٩ من اتفاقية قانون البحار.

٣ - انظر المادة ١٠٨ من اتفاقية قانون البحار.

## الفرع السابع

### الجو<sup>(١)</sup>.

يشمل اقليم الدولة، بالإضافة الى عنصرى البر والبحر، عنصراً ثالثاً، هو الجو. الذي يعلو هذين العنصرين الخاضعين لسيادة الدولة. ولم يبدأ الاهتمام بالجو الا في مطلع القرن العشرين على اثر نجاح المحاولات الاولى للطيران، حيث عكف الفقهاء على دراسة الوضع القانوني للجو لتحديد ما للدولة من سلطان عليه. لذا سندرس بايجاز الاتجاهات الفقهية والاتفاقات الدولية: أولاً - الاتجاهات الفقهية: تباينت اراء الفقهاء حول النظام القانوني لطبقات الهواء التي تعلو اقليم الدولة الارضي وبحرها الاقليمي. ويمكن التمييز بهذا الصدد بين ثلاث نظريات تسود هذا الموضوع. أ - النظرية الاولى: مبدأ حرية الهواء: تعتبر هذه النظرية ان الهواء حر لا يخضع لسلطان الدولة، ومن ثم تكون الملاحة الجوية حرة لطائرات جميع الدول، ذلك لان الدولة لايمكنها ممارسة السيادة على الهواء نظراً لعدم امكانية السيطرة الفعلية عليه. وهو بهذا الشأن كأعالي البحار حيث انها حرة ويمكن استخدامها من قبل الدول كافة بدون تفريق بينها.

١ - انظر بهذا الصدد: الدكتور حافظ غانم، المرجع السابق، ص ٤٧٠ - ٤٧٦، والدكتور حامد سلطان، المرجع السابق، ص ٦٨١ - ٦٩٢، والسيدة لاطمة حسن شبيب، الطيران المدني العربي والقانون الدولي، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، اذار عام ١٩٨٢. والسيد طارق عبد الحافظ سعيد، الطيران المدني العراقي والدولي، ط١، بغداد سنة ١٩٨١

ولقد انتقد الفقه الانكلوسكسوني هذا الاتجاه واعتبره مبدأ خطراً يهدد سلامة الدولة التي تأخذ به لانه يفقدها كل رقابة على الطائرات التي تعبر اقليمها.

ب - نظرية السيادة المطلقة للدولة على الهواء: هذه النظرية تقر هذه النظرية بسيادة الدولة على مجالها الجوي الذي يعطى اقليمها باعتبارها جزءاً من هذا الاقليم، وتباشر عليه كافة اختصاصاتها التي تمارسها على اقليمها البري والبحري، ويترتب على ذلك ان يكون من حق كل دولة تنظيم استخدام مجالها الجوي وفقاً لما تراه متفقاً مع مصالحها، فتسمح او لاتسمح لغيرها من الدول بالمرور فيه حسب ما يترأى لها.

ولكن يؤخذ على هذه النظرية، انها قد تؤدي الى استحالة الانتفاع من الطيران لانه بطبيعته وسيلة دولية للنقل فاعطاء الحق للدول بخلق اقليمها الجوية وفقاً لرغباتها لا يؤدي فقط الى عرقلة الملاحة الجوية بل الى انهائها.

ج - نظرية المناطق: وبموجب هذه النظرية ينقسم الاقليم الجوي الى منطقتين، فالمنطقة الواقعة على ارتفاع معين من الارض تخضع لسيادة دولة الاقليم، اما الطبقة العليا فتكون حرة مباحة للجميع. وان هذا الاتجاه متأثر بما هو عليه الوضع في البحار، حيث تمارس الدولة سيادتها على البحر الاقليمي وكذلك الحيز الجوي فوقه، اما ما يعطى فيطبق عليه ما يطبق على اعالي البحار فيكون حراً مباحاً لجميع الدول بالتحليق فوقه.



ومهما يكن من امر هذه النظريات، فإن الاتفاقات الدولية الثنائية والجماعية، قد اعترفت للدولة بالسيادة على طبقات الهواء التي تعلو اقليمها الارضي وبحرها الاقليمي. *تتمتع كل دولة بالسيادة على المجال الجوي فوق اقليمها وبحرها الاقليمي.*

ثانياً - الاتفاقات الدولية: عقدت بعد الحربين العالميتين الاولى والثانية، اتفاقيتان دوليتان لتنظيم الملاحة الجوية هما: اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ واتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

أ - اتفاقية باريس: اهتمت الدول بعد الحرب العالمية الاولى بتنظيم الملاحة الجوية على نطاق دولي، فأبرمت لهذا الغرض في ١٣ تشرين الاول عام ١٩١٩ اتفاقية باريس للملاحة الجوية. واهم المبادئ التي جاءت بها هي:

- ١ - السيادة الكاملة للدولة: تبنت اتفاقية باريس بصورة واضحة وصريحة مبدأ سيادة الدولة على طبقات الهواء التي تعلو اقليمها، فنصت المادة الاولى على ان لكل دولة السيادة الكاملة على طبقات الهواء التي تعلو اقليمها".
- ٢ - حرية المرور: بمقتضى المادة الثانية تلتزم الدول المتعاقدة، بأن تمنح حق المرور البرئ فوق اقليمها للطائرات التابعة للدول المتعاقدة، غير ان حق المرور البرئ الذي قررته هذه المادة ليس على اطلاقه، وانما مشروطاً بضرورة حصول الطائرات على تصريح سابق، وفي حالة التصريح لها بالمرور يجب ان يكون مرورها في الممرات

الجوية التي تحددها الدولة الاقليمية. ويقتصر حق المرور البرئ على الطائرات التجارية. قبله: المادة 10 من اتفاقية باريس 1919. وفيها: ٣ - المساواة في المعاملة: والزممت اتفاقية باريس الدول الاطراف فيها بأن تمتنع عن التمييز في المعاملة المخصصة للطائرات التابعة لأية دولة من الدول المتعاقدة بسبب الجنسية. فيجب ان تعامل طائرات الدول الاطراف في الاتفاقية معاملة واحدة لا تنطوي على التفریق او على التمييز بينها.

٤ - الملاحة الداخلية: لكل دولة من الدول المتعاقدة الحق في ان تحتفظ بالملاحة الجوية الداخلية لرعاياها وحدهم. ٥ - قضت المادة الخامسة بأن تمتنع كل دولة من الدول المتعاقدة عن ان تمنح حق الملاحة الجوية البرينة لأية دولة اخرى لا تكون طرفاً في هذه الاتفاقية. ب - اتفاقية شيكاغو: المادة 1 من الاتفاقية.

لقد اثرت الحرب العالمية الثانية تأثيراً كبيراً في التقدم الفني لصناعة الطيران من حيث سرعة وحجم وكفاءة الطائرات، وكذلك ازدياد الاتصال الجوي خلال الحرب والفترة التي تلتها بين الدول الاوربية والولايات المتحدة الامريكية. وقد ادى هذا الى ان تكون اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ قاصرة عن اداء دورها الذي جاءت من اجله، مما جعل كثيراً من الدول تفكر في اعادة تنظيم الملاحة الجوية، لذلك بادرت الولايات المتحدة الامريكية الى الدعوة الى عقد مؤتمر دولي

عقد في شيكاغو عام ١٩٤٤، وادت اعمال المؤتمر التي وضع اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي في ٧ كانون الاول عام ١٩٤٤. <sup>بالطابق</sup> وقد اعترفت هذه الاتفاقية بسيادة الدولة الكاملة على طبقات الهواء التي تطو اقليمها الارضي وبحرها الاقليمي. كما اسفر مؤتمر شيكاغو عن لبرام اتفاقيتين لتنظيم الملاحة الجوية هما: اتفاقية العبور، واتفاقية النقل الجوي.

#### ١ - اتفاقية العبور (الترنزيت).

نظمت هذه الاتفاقية عبور الطائرات المستعملة في خطوط دولية منتظمة وقد منحت هذه الاتفاقية طائرات الدول المتعاقدة الحربيتين <sup>التاليين:</sup>

١ - حرية الطيران فوق اقليم الدولة بدون هبوط.

ب - حرية الهبوط فوق الاقليم لاغراض غير تجارية. <sup>كما ايضا وعلى</sup>

كما اوردت الاتفاقية بعض القيود على ممارسة هاتين الحربيتين. ولقد صادق العراق على هذه الاتفاقية بالقانون رقم (٦) لسنة ١٩٤٧. <sup>جميع</sup>

٢ - اتفاقية النقل الجوي: <sup>مطابقا لبرام</sup> اعترفت هذه الاتفاقية للخطوط الجوية الدولية المنتظمة بخمس حريات <sup>فيما يخص تقييدت</sup> هي:

١ - حرية المرور فوق اقليم أية دولة دون النزول فيه. <sup>مما قد لجمال</sup>

٢ - حرية الهبوط في اقليم أية دولة لاغراض غير تجارية كالتزود <sup>بالوقود.</sup> <sup>كما ميلتتلا انه لوقت يقاوت</sup>

- ٣ - حرية نقل الاشخاص والبضائع والبريد من اقليم الدولة التابعة لها  
الطائرة الى اقليم دولة اخرى. ٢٧٢  
٤ - حرية نقل الاشخاص والبضائع والبريد من دولة اخرى الى الدولة  
التابعة لها الطائرة. ٢٧٣  
٥ - حرية نقل البضائع والاشخاص والبريد بين دولتين اجنبيتين. ٢٧٤

### المبحث الثالث

#### التنظيم السياسي والمعياري القانوني

#### الفرع الاول

#### التنظيم السياسي

ويلزم اخيراً الى جانب العنصرين السابقين للاعتراف للجماعة بصفة  
الدولة. ضرورة توافر التنظيم السياسي والقانوني للجماعة اي لا بد من  
وجود هيئات قانونية وسياسية، اي وجود سلطة عمومية تؤلف تنظيمياً  
حكومياً تتولى الاشراف على الرعايا والاقليم وادارة المرافق العامة  
اللازمة لحفظ كيانها وتحقيق استقرارها ونموها، بما تملكه من سلطات  
تشريعية وتنفيذية وقضائية.

والجماعة التي لا تستطيع ان تحظى بحد ادنى من التنظيم السياسي  
والقانوني كالقبايل، لا يمكن ان ترقى الى مستوى الدولة وان تدخل في  
علاقات مع الدول الاخرى التي يتوافر فيها هذا التنظيم لعجزها عن  
الوفاء بما يقرره القانون الدولي العام من حقوق والتزامات.