

الطعن على قرارات مجلس الطيران المدني الدولي أمام محكمة العدل الدولية في ضوء طعن مصر والبحرين والإمارات والسعودية ضد قطر

د. أحمد طلحا حسين

مدرس القانون الدولي العام

معهد الدراسات البيئية - جامعة العريش

مقدمة

تمهيد:

يلعب الطيران المدني الدولي دوراً جوهرياً في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، وتقوية روابط التعاون بين البلدان، ولنظمة الطيران المدني الدولي دور هام وفريد خاصة فيما يتعلق بمساعدة الدول على التعاون وتحقيق شبكة عالمية حقيقية للنقل السريع لخدمة البشرية جمعاء^(١)، وبالرغم من أن الطيران الدولي ركيزة رئيسية في تمكين السلام والرخاء العالميين؛ إلا أن العلاقات بين الدول ليست دائماً مستقرة وهادئة، فقد يؤدي الاختلاف في وجهات نظر بين الدول في كثير من الأحيان إلى نشوب النزاعات بينها، والحكمة تقتضي في مثل هذه الأحوال أن تسعى هذه الدول إلى تسوية النزاع ودياً، وقد اتجهت جهود المجتمع الدولي إلى التصديق على معاهدة شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤، للعمل على تنظيم وتنسيق والارتقاء بالطيران المدني الدولي، وإحلال الوسائل السلمية محل القوة في فض النزاعات الدولية، ومن أهم هذه الوسائل، إعطاء المجلس الحق في نظر النزاعات المتعلقة بالطيران وإصدار قرار ملزم، وأعطت الدول المتضررة من قرار المجلس الحق في استئناف قراراته بالتحكيم أو محكمة العدل الدولية.

(١) قامت الأمم المتحدة بتحديد ٧ ديسمبر كيوم عالمي لاحتفال بالطيران المدني الدولي، هي مناسبات لتثقيف الجمهور بشأن القضايا ذات الاهتمام، وحشد الإرادة السياسية والموارد لمعالجة المشاكل العالمية، وللإحتفال بالإنجازات الإنسانية وتعزيزها، ووجود الأيام الدولية يسبق إنشاء الأمم المتحدة، لكن الأمم المتحدة احتضنتها لأهميتها.
راجع في ذلك:

وفي الآونة الأخيرة أثارت الأزمة القطرية أهمية دور مجلس الطيران المدني في تسوية المنازعات، وأهمية محكمة العدل الدولية كجهة استئناف وطعن على قرارات المجلس.

إشكالية البحث:

تدور الإشكالية الرئيسية للبحث في الإجابة على السؤال الآتي:

ما هو دور مجلس الطيران المدني في فض المنازعات، وكيفية استئناف قراراته أمام محكمة العدل؟

وابان الإجابة الرئيسية لموضوع البحث سوف نتناول الإجابة على الأسئلة الفرعية الآتية:

١. ما هو تكوين مجلس الطيران المدني، وما هي أهم اختصاصاته؟
٢. ما مفهوم الاستئناف لقرارات المجلس وما هي أهم مبررات الاستئناف؟
٣. ما الشروط الواجبة لاختصاص محكمة العدل بنظر استئناف قرارات مجلس الطيران المدني؟
٤. ما أهم النقاط والحجيات التي استند إليها حكم محكمة العدل الدولية ١٤ يوليو ٢٠٢٠؟

أهمية البحث :

يساهم قطاع الطيران في تحسين الأداء الاقتصادي، فالسفر إلى جميع أنحاء العالم يعزز الروابط الاقتصادية والتجارية؛ مما يشكل عاملاً مهماً ورئيسياً في ربط اقتصاد الدول بالاقتصاد العالمي، كما يوفر فرصاً أكبر للسفر والسياحة، ويزيد من فرص الاستثمار، ويساهم في دعم الاقتصاد الوطني للدول من خلال تحسين مستويات الإنتاجية، كما أن الطيران يساعد على تقوية روابط الاتصال والتواصل بين الشعوب، وبالتالي يساعد على تقوية روابط المحبة وتعزيز السلام العالمي.

ولا شك أن أي منازعة تتعلق بالطيران المدني قد تسبب أزمة تعرقل العلاقات الودية بين الدول، ومن الممكن أن تهدد السلم والأمن الدولي، الأمر الذي يبرهن على أهمية فض المنازعات المتعلقة بالطيران بشكل سلمي.

وشكلت الأزمة القطرية خيبة أمل كبيرة للبلدان والشعوب العربية، في وقت ينتظر فيه المواطن العربي بذل الكثير من الجهد لتحقيق تكامل حقيقي يعبر عن روح التضامن الموجودة بين الأشقاء، وبالرغم من انتهاء الأزمة والمصالحة العربية في يناير ٢٠٢١ بقمة «الغلا ٤١»، حاولنا دراسة الأزمة من منظور قانوني وتحليل النقاط القانونية المرتبطة، ودراسة حكم محكمة العدل الدولية بشأن الأزمة الصادرة في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م، لنؤكد على أن روح التعاون والتقارب بين الشعوب وحسن الجوار هي الأساس الحاكم للعلاقات وحفظ السلم والأمن الدولي.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى عدة أهداف أهمها:

١. دعم المبادئ القانونية اللازمة لتأصيل وتحديد اختصاصات مجلس الطيران المدني.
٢. وصف وتكييف أسباب استئناف قرارات المجلس في ضوء استكشاف المؤثرات الجديدة التي طرأت على هذا الحق في الساحة الدولية، وكيفية تأثيرها على قرارات الدول فيما يتعلق بقطاعات الطيران المدني الدولي.
٣. تفسير وشرح جوانب المشاكل القانونية الحالية الناجمة عن استئناف قرارات المجلس، والتنبيه بالمشكلات التي من الممكن أن تنشأ لوقاية منها، والبحث عن الحلول المناسبة لها، في ضوء آراء فقهاء القانون الدولي.
٤. تحليل حكم محكمة العدل الدولية الصادر في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م بخصوص الأزمة القطرية؛ لإلقاء الضوء على تفسير وتحليل المحكمة للنصوص المتعلقة باستئناف قرارات المجلس الطيران المدني الدولي.

منهج البحث:

إن طبيعة الدراسة توجب علينا اتباع المنهج التحليلي أو الاستنباطي والمنهج التطبيقي؛ لتحليل أحكام اتفاقية شيكاغو للطيران المدني، ولعرفة وتحليل الجوانب القانونية لاختصاص محكمة العدل الدولية بنظر استئناف قراراته، ثم معرفة ورصد موقف الفقه الدولي واتجاهاته من جهة، وتحليل حكم محكمة العدل الدولية الصادر في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م بشأن الأزمة القطرية من جهة أخرى.

خطة البحث:

قمنا بتقسيم خطة البحث إلى أربعة مباحث، تناولنا في المبحث الأول، مجلس الطيران المدني من حيث التكوين والاختصاصات، وشرحنا مفهوم الاستئناف ومبرراته في المبحث الثاني، ووضحنا محكمة العدل الدولية كمحكمة استئناف في المبحث الثالث وألقينا الضوء على حكم محكمة العدل الدولية في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م بشأن الأزمة القطرية في المبحث الرابع والأخير.

المبحث الأول

مجلس الطيران المدني الدولي

يعد مجلس الطيران المدني الدولي الجهاز التنفيذي للمنظمة (الإيكاو)^(١)، وله دور جوهري في تطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة، وإنشاء خدمات النقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص، والعمل بشكل فعال لتعزيز التنمية الاقتصادية، والحفاظ على السلم والأمن الدولي من خلال دوره في التسوية السلمية للمنازعات المتعلقة بمجال الطيران، وسوف نتناول هذا المبحث في مطلبين:

- المطلب الأول: العضوية ومهام مجلس الطيران المدني الدولي.
- المطلب الثاني: تنفيذ قرارات مجلس الطيران المدني الدولي.

المطلب الأول

العضوية ومهام مجلس الطيران المدني الدولي

منظمة الطيران المدني هي إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، ويقع مقر المنظمة الرئيسي في مدينة مونتريال الكندية، وتعمل على تطوير أسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط، والعمل على تطوير مجال النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموها، كما تقوم المنظمة بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول وعمليات عبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات، وهي التي تعرف وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية^(٢)، ومجلس المنظمة من أهم أجهزة المنظمة؛ فالجمعية العامة للمنظمة هي السلطة العليا وتتكون من كافة الدول المتعاقدة وأيضاً اللجان الفنية والأمانة العامة. إلا أننا سوف نقتصر على شرح المجلس باعتباره هو جوهر الدراسة ولأهمية العلمية له، باعتباره هو الجهاز التنفيذي للمنظمة^(٣).

(١) تجدر الإشارة أنه جرى العرف على تسمية المنظمة بالإيكاو كنتيجة لتسمية بالإنجليزية (ICAO) وهو اختصار (International Civil Aviation Organization)

(٢) ووقعت مصر على اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني برئاسة وفدها السيد / محمود حسن سفير مصر بالولايات المتحدة الأمريكية في ١٩٤٤/١٢/٧، وكانت مصر من أوائل الدول الموقعة على الاتفاقية والمصدقة أيضاً حيث صدقت مصر على الاتفاقية في ١٩٤٧/٣/١٣.

لمزيد من تفاصيل راجع: وزارة الحربية، مصلحة الطيران المدني، مجموعة تشريعات الطيران المصرية الوطنية منها والدولية، الطبعة الأميرية، ١٩٥٤، ص ٦١٢.

(٣) لمزيد من التفاصيل راجع: د. عبد اللطيف الباقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٠، ص ٦٠٦٧.

أولاً - العضوية والمهام:

المجلس هيئة دائمة للمنظمة، ويتشكّل من ٣٦ دولة عضواً تنتخبها الجمعية العمومية لفترة ثلاث سنوات، وتراعى في الانتخابات مسألة التمثيل المناسب للدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي، والتي تُقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية، وأيضاً الدول والتي من شأن انتخابها أن يكفل تمثيل كافة المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم في المجلس^(١).

ويتولى المجلس مهاماً متعددة أبرزها تقديم التقارير السنوية إلى الجمعية العمومية^(٢)، وتنفيذ توجيهات الجمعية العمومية، وأداء المهام والواجبات المنوطة به بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤)، ويتولى أيضاً الإدارة المالية للمنظمة، ويُعيّن أعضاء لجنة النقل الجوي ولجنة التمويل المشترك لخدمات الملاحة الجوية واللجنة المالية واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع ولجنة التعاون الفني ولجنة الموارد البشرية ويُحدّد مهامها، كما يتولى تعيين أعضاء لجنة الملاحة الجوية وانتخاب أعضاء لجنة جائزة إدوارد وارنر^(٣)، ومن المهام الرئيسية الأخرى للمجلس تعيين الأمين العام، ويؤجّه المجلس باستمرار أعمال المنظمة، بوصفه هيئة من الهيئتين الرئيسيتين للإيكاو، وفي هذا الصدد، من بين مهامه الأساسية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية وإصدارها في شكل ملاحق لاتفاقية شيكاغو.

(١) من الجدير بالذكر أنه ينتخب المجلس رئيسه لولاية مدتها ثلاث سنوات، ويجوز إعادة انتخابه، والسيد / سالفاتورى شاكيتانو هو الرئيس السادس والحالي لمجلس الإيكاو، انتخب في ٢٥/١١/٢٠١٩ لولاية مدتها ثلاث سنوات، يبدأ من ١/١/٢٠٢٠. راجع في ذلك:

https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/AR/default_AR.aspx

تاريخ الدخول ٢٨/٩/٢٠٢١م الساعة ٨ مساءً.

(٢) تتألف الجمعية العمومية من جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، وتجتمع مرة كل ثلاث سنوات، ويدهو المجلس إلى الانعقاد في الوقت والمكان الملائمين، ويمكن عقد اجتماع استثنائي للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الإجمالي للدول الأعضاء.

وللجمعية العمومية سلطات وواجبات عديدة من بينها: اختيار الدول الأعضاء التي تُمثّل في المجلس، وفحص واتخاذ الإجراءات الملائمة بشأن تقارير المجلس، واتخاذ القرارات في أي أمر يحيله المجلس إليها، واعتماد ميزانيات المنظمة، ويجوز للجمعية العمومية، حسب تقديرها، أن تعيّن إلى المجلس وإلى الهيئات الضمنية أو أي هيئة أخرى أي أمر يندرج في مجال عملها، ويمكنها أن تفوض إلى المجلس الصلاحيات والسلطات اللازمة أو المطلوبة للاطلاع بواجبات الإيكاو، وأن تسحب وتعديل الصلاحيات والسلطات في أي وقت، وأن تعالج أي أمر ضمن مجالات عمل الإيكاو لم يحلها إليها بالتحديد المجلس، وبصفة عامة، تستعرض الجمعية العمومية بالتفصيل عمل المنظمة في المجالات الفنية والإدارية والاقتصادية والقانونية والتعاون الفني، ولها سلطة إقرار التعديلات على اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) التي تخضع للتصديق من جانب الدول الأعضاء.

راجع في ذلك د. رامي أحمد محمود سعد: التحكيم في المنازعات الناشئة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية في محيط التكتل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠١٩، ص ١٨٦ وما بعدها.

(٣) من الجدير بالذكر سميت جائزة إدوارد وارنر التي تمنحها الإيكاو بهذا الاسم؛ تكريماً لأول رئيس لمجلس الإيكاو، الدكتور إدوارد وارنر من الولايات المتحدة، وتمنح هذه الجائزة مرة واحدة كل ثلاث سنوات لفرد أو مؤسسة تقديراً لمساهماته أو مساهماتها البارزة في التنمية الأمانة والمنظمة للنقل الجوي المدني.

لمزيد من تفاصيل راجع:

https://www.icao.int/about-icao/assembly/Pages/AR/warner_AR.aspx

تاريخ الدخول ١٥/٣/٢٠٢٢م الساعة الواحدة صباحاً.

ثانياً - دور المجلس فى تسوية المنازعات:

ويختص مجلس منظمة الطيران المدني الدولية بتسوية النزاعات بشأن تفسير وتطبيق الاتفاقية، ويقوم بنظر النزاع بناءً على طلب على عريضة مقدم من أي دولة عضو فى الاتفاقية بالفصل فى أي نزاع بصدد تفسير وتطبيق الاتفاقية التأسيسية للمنظمة طبقاً للمادة ٨٤ الواردة بالفصل الثامن عشر من اتفاقية شيكاغو، كما يختص المجلس كذلك - بناءً على شكوي تقدم من أي دولة عضو - بالفصل فى أي نزاع حول تفسير أو تطبيق اتفاقية الترانسيت النقل الجوي، وينظر المجلس النزاع بوصفه سلطة قضائية إلزامية للفصل فى النزاع كمحكمة أول درجة وقراره يكون ذا طبيعة قضائية؛ ذلك لأن ميثاق منظمة الطيران المدني أضفى على قرارات مجلس المنظمة السمة القضائية بتحويله سلطة الفصل فى المنازعات القانونية التي تنشأ بين الدول الأعضاء، ويكون قرار المجلس ملزم لهم^(١).

ثالثاً - الإجراءات المتبعة لفض النزاعات أمام المجلس:

يطبق المجلس الإجراءات التي قام بإعدادها بنفسه فى اللائحة الصادرة فى ٩ إبريل ١٩٥٧ لائحة حل المنازعات، والواقع أن تسوية المنازعات طبقاً للمادة ٨٤ من الاتفاقية تشير إلى أنه تم إنشاء جهاز شبه قضائي دائم يصدر قرارات قضائية وليست إدارية بالرغم من أنه فى الأصل يكون الجهاز التنفيذي للمنظمة الحكومية، وللمجلس أن يصدر رأياً استشارياً إذا قرر الأطراف المتنازعة الالتزام به، وذلك بالرغم من عدم وجود نص صريح فى الاتفاقية المنشئة، ولكن تبنت الجمعية الأولى للمنظمة تلك الفكرة فى قرارها بشهر مايو ١٩٤٧ وحول المجلس العمل كجهاز تحكيم اختياري، والفرق بين الاختصاص القضائي والاختصاص الاستشاري أن الاختصاص الاختياري ليس مقصوراً على المسائل القانونية وإنما أيضاً المسائل الاقتصادية والفنية واعتبارات الملائمة^(٢).

خطوات المجلس لفض النزاع:

إيداع الدول المدعية لطلبها لدى السكرتير العام لمنظمة الطيران المدني الدولية، ويقوم السكرتير العام بالتحقق من مطابقة الطلب لما هو مطلوب فى المادة الثانية واستيضاء جميع البيانات الأساسية.

(١) د. حسين حنفي عمر، دور محكمة العدل الدولية كمحكمة طعن بالنسبة لأحكام التحكيم وأحكامها وأحكام دوائرها الخاصة للأحكام والقرارات الصادرة من بعض الهيئات القضائية الدولية الأخرى، دار النهضة العربية ١٩٩٨، ص ٢٩٢ وما بعدها.

(٢) د. سعيد محمود موسى، دورة منظمة الطيران المدني فى خلق وتطبيق القانون الجو الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٧، ص ٢٤٢ وما بعدها.

يقوم المجلس بتقرير وقت محدد لتطبيق الإجراءات على الشكاوى التي تحكمها قواعد لم تتضمن أي وقت محدد لتطبيق هذه الإجراءات، ويقوم رئيس المجلس بهذا التحديد إذا لم يكن المجلس في حالة انعقاد، وذلك لتفادي التأخير وتأكيد المعاملة العادلة لكل الأطراف المعنية.

تستطيع الدولة المدعى عليها أن تقدم بالذاكرة المضادة شكوى تظلم مضادة تتصل مباشرة بموضوع القضية المدعى بها؛ بشرط أن تكون من ضمن اختصاص المجلس وأن يوافق عليها الأطراف.

يقوم المجلس عند استلامه المذكرة المضادة من المدعى عليه بتقرير ما إذا كانت حالة النزاع تستدعي دعوة الأطراف للدخول في مفاوضات مباشرة، ويستطيع المجلس القيام بذلك في أي وقت خلال الإجراءات وقبل الاجتماع الذي يصدر فيه الحكم، حيث يصدر الحكم في اجتماع خاص يدعي لهذا الغرض بالسرعة الممكنة بعد انتهاء الإجراءات وإقفال الدعوى، والغاية من دعوة الأطراف هي محاولة تسوية النزاع أو تضييق شقة الخلاف من خلال هذه المفاوضات^(١).

إذا وافق الأطراف على الدخول في مفاوضات لتسوية النزاع يقوم المجلس بتحديد وقت معين لإتمام هذه المفاوضات، ويتم تعليق إجراءات الدعوى خلال مدة المفاوضات، وبموافقة أطراف النزاع يمكن للمجلس أن يقدم المساعدة لإنجاح المفاوضات كتعيين فرد أو مجموعة للعمل كوسطاء في المفاوضات، وفي حالة التوصل لتسوية عن طريق المفاوضات قبل صدور الحكم في المسألة موضوع النزاع فإن إجراءات الدعوى تنتهي حتى إذا تدخلت دولة أخرى، لكن يحق للطرف المتدخل إيداع دعوى أخرى، في موضوع النزاع الأصلي^(٢).

وأياً كانت نتيجة المفاوضات في حالة نجاحها تسجل لدى المجلس، ويقوم رئيسه بإرسال شروط التسوية إلى كل الدول الأطراف ويجب أن يقدموا تقريراً إلى المجلس بكل ما تم في المفاوضات، وبعد تعذر المفاوضات واستلام المذكرات المضادة يحق للمجلس أن ينظر النزاع بنفسه أو أن يفوض لجنة مكونة من خمسة أعضاء ممثلين في المجلس دولهم ليست طرفاً في النزاع، وتقوم هذه اللجنة بفحص المستندات المقدمة وسماع الشهود، وللمجلس الرقابة التامة على أعمال اللجنة المذكورة، وذلك باعتبار أن

(١) د. سعيد محمود موسى: المرجع السابق، ص ٢٤٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٩٨.

المرافعات المكتوبة هي الأصل ومقدمة على المرافعات الشفوية، والغرض من ذلك بعد تعذر المجلس حل النزاع بالطرق الدبلوماسية للفصل فيه على وجه السرعة.

وإذا تخلف أحد أطراف النزاع عن الحضور أمام المجلس واللجنة التي يشكلها المجلس فيحق للطرف الآخر أن يطلب من المجلس الحكم في القضية لصالحه، ولكن على المجلس قبل أن يقوم بهذا التصرف أن يتأكد من أن القضية تدخل ضمن اختصاصه، وأن الدعوى الموجودة المرفوعة من الطرف الذي يطلب الحكم لصالحه تقوم على أساس صحيح من القانون^(١).

القواعد المتعلقة بالشكاوي:

لا يوجد فرق بين إجراءات نظر النزاع بناء على طلب من الأطراف أو شكوى، إلا أنه في حالة الشكوى يحق للمجلس بعد استلام المذكرة المضادة نظر الأمر، وإصدار الحكم بالنزاع ويشترط في هذا الحكم أن يكون مكتوباً مدوناً به التاريخ وأسماء أطراف النزاع وموكليهم وملخص الإجراءات القضائية وقائمة بأعضاء المجلس الذين شاركوا في الحكم وأسماء أطراف النزاع وملخص الإجراءات القضائية وبيان الأعضاء الذين صوتوا لصالح الحكم^(٢).

المطلب الثاني

تنفيذ قرار مجلس الطيران المدني الدولي

إن الإجراءات المتبعة من قبل الأطراف أمام المجلس لا تنتهي بمجرد صدور القرار، وإنما تبقى مستمرة إلى غاية تنفيذه، ويعد التنفيذ أهم مرحلة باعتبار أنه يعكس بوضوح مدى فعالية وظيفية المجلس في تسوية النزاعات التي نشأت بين الدول الأعضاء، وتجسد الوفاء بالالتزامات الواردة في منطوق القرار.

ويؤسس الكثير من الفقه حجية أحكام وقرارات الهيئات الدولية المعنية بتسوية المنازعات على الكثير من المبادئ مثل: حسن النية، والعقد شريعة المتعاقدين، إلا أننا نرى أن حجية مثل هذه القرارات أصبحت نفسها قاعدة مستقلة للالتزام ولا تحتاج لما يبرهن وجودها وأهميتها.

(١) نفس المرجع، ص ٢٠٧.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٢.

والمشكلة التي تواجه المجلس بعد صدور القرار تكمن في استعداد الأطراف إلى تنفيذ القرار طواعية، وهو ما يسمى بالتنفيذ الاختياري إعمالاً لمبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزامات الدولية، وفي حالة الامتناع عن تنفيذ الحكم، يتم التنفيذ الإجباري.

أولاً- التنفيذ التلقائي والتنفيذ الاختياري:

التنفيذ التلقائي: من الجدير بالذكر أنه يوجد أحكام وقرارات لا تحتاج إلى تنفيذ تعتبر في مجملها ذات صفة تنفيذية تلقائية وغير قابلة للتنفيذ أصلاً وهي الأحكام التي تقرر شرعية تصرف قام به أحد الطرفين وكان سبباً في نشوء نزاع على المحكمة مثل قضية اللوتس في قضاء محكمة العدل الدولية، وتتخلص الواقعة في الطلب من المحكمة في مدى مطابقة تصرف تركيا للقانون الدولي ويتمثل في محاكمة تركيا لطاقم السفينة الفرنسية Lotus بعد وصولها ميناء إسطنبول بعد حادث تصادم وقع بينها وبين سفينة تركيا ترتب عليه وفاة ثمانية أتراك كانوا على متن السفينة التركية وحكمت المحكمة بعدم مخالفة ما قامت به تركيا مع قواعد القانون الدولي^(١).

التنفيذ الاختياري: هو الطريق الأمثل لتنفيذ الأحكام والقرارات الدولية، على اعتبار أن كل مجتمع له كيان مستقل بحد ذاته، وكل طرف له حقوقه المترتبة على تعامل الآخرين معه، وعليه واجباته تجاه هؤلاء الآخرين؛ وذلك أساس فكرة العلاقات الدولية بين الدول والتي وجدت مستقرها من العادات والأعراف التي تضبط هذا المجال، والتي كان لها مكانتها بين الشعوب المختلفة، واحترامها^(٢)، وتقضي القاعدة العامة بعدم استخدام القوة في تنفيذ الأحكام، والقرارات الدولية؛ باعتبار أن الأصل هو التنفيذ الاختياري، من تلقاء إرادة أطراف النزاع، فبمجرد قبول الأطراف الولاية بنظر النزاع سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، فيجب أن تستجيب منطقياً لقراره الذي صدر، إعمالاً لمبدأ حسن النية الذي يعد الركيزة الأساسية في العلاقات القانونية بصفة عامة^(٣).

(١) د. الخبير قشي، إشكالية تنفيذ أحكام محكمة العدل الدولية، بين النص والواقع، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع بيروت، ٢٠٠٠، ص ١١٠.

(٢) د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٢، ص ١٢٥.

(٣) انظر المادة ٩٤ من ميثاق الأمم المتحدة.

وبعد التنفيذ الاختياري الطريقة المثلي لما فيه من امتثال الأطراف لحكم القانون، واعلاء مصلحة الجماعة الدولية على مصلحة الدولة، ويؤكد على اعتبارات التعاون والمودة، ويحفظ السلم والأمن الدوليين.

ثانياً- التنفيذ الإجباري :

لجأ القانون الدولي المعاصر إلى تبني التنفيذ الإجباري مقتدياً بالقضاء الداخلي، فعلى سبيل المثال أكدت أحكام ميثاق الأمم المتحدة على: «إذا امتنع أحد المتقاضين في قضية ما عن القيام بما تفرضه عليه حكم صادر عن المحكمة للطرف الآخر أن يلجأ إلى مجلس الأمن، وإذا رأى هذا الآخر ضرورة لذلك يقدم توصياته أو يصدر قراراً بالتدابير التي يجب اتخاذها لتنفيذ هذا الحكم»^(١).

وبالنسبة لقرارات مجلس الطيران المدني الدولي خاصة في مجال تسوية المنازعات، لا يوجد ما يمنع من إعمال قواعد التنفيذ الإجباري بشأن تنفيذ الأحكام الدولية، علاوة على أحكام خاصة ينفرد بها المجلس ونصت عليها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني؛ لحث الدول على الالتزام بقرارات المجلس.

١ - تنفيذ قرارات المجلس عن طريق القواعد العامة:

بالنظر للقواعد العامة نجد أنه يتعين على مجلس الأمن أن يصدر قرارات ملزمة في إطار المادة ٩٤ من الميثاق الأممي، حيث أكدت أنه في حالة امتناع أحد المتقاضين في قضية ما عن القيام بما يفرضه عليه حكم تصدره المحكمة، فالطرف الآخر أن يلجأ إلى مجلس الأمن، ولهذا المجلس إذا رأى ضرورة لذلك أن يقدم توصياته أو يصدر قراراً بالتدابير التي يجب اتخاذها لتنفيذ هذا الحكم؛ وذلك للاستقرار الأمن والسلم الدوليين، باعتبار أن مفهوم السلم والأمن ليس قاصراً على مجرد استخدام القوة أو التهديد بها، من الممكن أن يتخذ أي تدابير مضادة أخرى، كما أن هذا الدور لا يقتصر على تنفيذ أحكام محكمة العدل الدولية وإنما يتسع لكافة أحكام القضاء الدولي والتحكيم مع مراعاة أن يكون الحكم قد استوفى كافة الإجراءات الشكلية والموضوعية^(٢).

(١) انظر المادة ٩٤/٤ من ميثاق الأمم المتحدة.

(٢) د. إبراهيم سعود حميد عبد الرحمن أبو ستيت، الجزاءات الدولية في القانون الدولي العام دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، ٢٠١٧، ص ١٤٩.

فمن الممكن أن يصل النزاع إلى درجة التهديد بالسلم والأمن الدولي، في هذه الحالة من الممكن أن ينظر المجلس النزاع بناءً على نص المادة ٢/٩٤ لتنفيذ الحكم الدولي في الفصل الرابع عشر أو بموجب دوره الأساسي في المحافظة على السلام والأمن الدوليين وفقاً لمبادئ الأمم المتحدة ومقاصدها^(١)، والهدف من تخويل مجلس الأمن سلطة تنفيذ الأحكام؛ أن لا يفقد الحكم أو القرار الغرض منه ويبقى دون جدوى^(٢).

٢ - تنفيذ قرارات المجلس عن طريق القواعد الخاصة:

نصت المادة ٧٨ من الاتفاقية المنشئة: تتعهد كل دولة متعاقدة بالألا ترخص بالطيران فوق إقليمها لأية خطوط جوية تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر بأن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقاً لأحكام المادة السابقة والجزاء المفروض بموجب هذا النص لا يطبق، حتى يصدر المجلس قرار يعلن فيه أن الخطوط الجوية المعنية لم تطبق القرار النهائي الذي يصدر عنه وفقاً لأحكام المادة السادسة والثمانين، الذي جاء فيها أن: القرارات الصادرة عن محكمة العدل الدولية أو محكمة التحكيم الخاصة أحكام نهائية وملزمة إذا ما صدر قرار من المجلس ضد مؤسسة نقل جوي معنية فإن هذا القرار وفقاً لأحكام الاتفاقية يبقى ساري المفعول حتى لو رغبة الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة استئنفاً لهذا القرار إلى محكمة العدل الدولية أو محكمة تحكيم خاصة حتى صدور قرار الاستئناف، فإذا جاء هذه القرار مؤيداً لقرار المجلس باستمرار سريانه والألا أن يلغى بموجب الاستئناف.

ويظهر جلياً أنه ليس للدول المتعاقدة تقرير فيما إذا كانت الخطوط الجوية قد أخفقت في التقيد بالحكم النهائي، ويترتب على قرار المجلس الذي يعلن تقصير الخطوط الجوية في أداء التزاماتها فإن المجلس قبل إصدار هذا القرار يقوم بإعطاء هذه الخطوط أو الدولة التي تتبعها فرصة كي تفي بالتزاماتها^(٣).

وتستطيع الجمعية العمومية أن توقف حق التصويت فيها لكل دولة متعاقدة لا تنفذ أحكام هذا الفصل، ويستدل من هذا النص أنه يمكن استخدامه ضد الدولة التي لم تلتزم بقرار المجلس، وكذلك يمكن استخدامه ضد أي دولة قرر المجلس توقيع الجزاء عليها بالعمل في فضاءها الجوي، وبهذا يمكن القول أن للمنظمة سلطة اتخاذ الإجراءات التي تكفل احترام قراراتها^(٤).

(١) سهيلة بوترة، وسائل تنفيذ الحكم الدولي، مجلة المعارف، المجلد ٣، العدد ٥، ص ١٢٤: ١٢٢.

(٢) د. محمد محمود لطفي: تسوية منازعات الحدود البحرية، دار النهضة، ٢٠٠٨، ص ٣٥.

(٣) د. سعيد محمود موسى العامرية: المرجع السابق، ص ٣٤٩ وما بعدها.

(٤) انظر نص المادة ٨٨ من الاتفاقية.

المبحث الثاني

مفهوم ومبررات الاستئناف لقرارات مجلس الطيران المدني

لا شك في أن القرار الصادر من مجلس الطيران المدني يتمتع بمكانة أدبية كبيرة، ومن المفترض أن يتعهد كل عضو بأن يلتزم بتنفيذ قرار المجلس فور صدوره، إلا أن في الكثير من الأحيان توجد الكثير من المشاكل التي قد تكون بمثابة قيود تعرقل تنفيذ الحكم ومن أجلها ترغب الدول في الاستئناف وسوف نعرض هذا المبحث في مطلبين:

- المطلب الأول: مفهوم الاستئناف في القضاء الدولي.
- المطلب الثاني: مبررات استئناف قرارات مجلس الطيران المدني.

المطلب الأول

مفهوم الاستئناف في القضاء الدولي

الاستئناف: مصدر استأنف، وفي لغة المحاكم: لجوء أحد المتخاصمين إلى محكمة أعلى لنقض حكم صادر عن محكمة أولى^(١).

فيمثل مفهوم الاستئناف في إعادة طرح النزاع أمام محكمة أعلى تكون ذات سلطة رئاسية في مواجهة المحكمة التي أصدرت الحكم الأول المطعون فيه، وغالباً ما تكون محكمة ثان درجة مشكلة من قضاة أكثر خبرة وكفاءة من محكمة أول درجة، وبالتالي يكون حكمها ملزماً لمحكمة أول درجة فيمكن تأييده أو إغائه أو تعديله^(٢).

وقد أكدت محكمة العدل الدولية على هذا الأمر ووضحت أن الحكم بالاستئناف هو إعطاء المحكمة الحق في إعادة فحص موضوع القضية بصفة كلية أو جزئية؛ من أجل التأكد من صحة الحكم^(٣).

وفي الواقع أن فكرة الاستئناف في القضاء الدولي قليلة مقارنة بالقضاء الداخلي^(٤)، ويرجع ذلك للطبيعة الخاصة للمحاكم الدولية، واختلاف القانون الدولي عن القانون

(١) مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، ٢٠٠٨، ص ٢٠.

(٢) د. حسين حنفي عمر المرجع السابق، ص ١٦٥.

(3) ICJ: Report, 1960, P.214

(4) Marko Milanovi : International Civil Aviation Organization—jurisdiction and admissibility—precondition of negotiation—due process—ICJ's appellate function—annulment, The American Journal Of International Law Vol. 115:2, 2021, P. 306.

الداخلي، وهذا لا يعني التفرد بخصائص تغيير تماماً فروع وأنواع القوانين الأخرى، فجوهر القانون في ذاته وقواعده واحدة، وتستلهم شتى القوانين توجهاتها من هذا الجوهر بما يتلاءم مع طبيعة كل مجتمع، تأسيساً على ذلك؛ فالنظام القضائي الدولي يخضع لجوهر قانوني عام، ومع ذلك ينفرد بحكم طبيعته ببعض القواعد التابعة لهذا الجوهر التي تتفق مع نوع العلاقات التي ينظمها، وترتيباً على ذلك يمكن القول أن نظام الطعن وفقاً للنظم القضائية الداخلية لا يتشابه مع نظيره الدولي؛ إذ أن النظم القضائية الداخلية تعتمد على التدرج في الأحكام فمنها الابتدائية الصادرة عن محاكم أول درجة، والنهائية الصادرة عن محاكم الدرجة الثانية أو الاستئنافية، وكذلك الأحكام الباتة الصادرة عن محكمة النقض بصفتها محكمة قانون، ومع ذلك باتت أحكام القانون الدولي تتأثر بفكرة الاستئناف على غرار القضاء الداخلي^(١).

ويتميز الطعن بالاستئناف عن غيره من الطعون الأخرى مثل:

١ - الطعن بإعادة النظر: في أن الاستئناف يتم نظره أمام محكمة أخرى مغايرة لتلك التي أصدرت الحكم الأول، ويتم فيه إعادة طرح موضوع النزاع برمته أمام المحكمة التي تنظر الطعن بالاستئناف الذي يقوم بإعادة فحص الوقائع المتنازع عليها من جديد، وتقييم وتفحص الحكم الذي سبق صدوره بشأنها في حين أن التماس إعادة النظر يقدم أمام ذات المحكمة التي أصدرت الحكم الأول، كما أنه لا يقدم إلا إذا اكتشفت وقائع جديدة حاسمة لو علمت بها المحكمة قبل إصدار حكمها لتغير وجه حكمها في الدعوى فهي كانت مجهولة لها وللطرف الذي يطلب إعادة النظر في الحكم.

ويقبل الطعن بإعادة النظر كل حكم يصدر غير قابل للطعن بالاستئناف، ذلك أنه إذا كان الحكم يقبل الاستئناف فيمكن معالجة الخطأ في الواقع المشوب به دون الحاجة لطريق إعادة النظر، يستوي في ذلك أن يكون الحكم قابلاً للطعن بالنقض أو غير قابل له، كما لا يحول دون قبول التماس إعادة النظر سبق الطعن على الحكم بالنقض، ولو كانت أسبابه ترديداً لأسباب التماس^(٢).

(١) ناصر سعد الغزاوي، تنفيذ أحكام القضاء الدولي، دراسة تحليلية مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الأزهر بغزة، ٢٠١٨، ص ١٤٤.

(٢) د. بورقان منال: فعالية الأحكام الصادرة عن الأجهزة القضائية للمنظمات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجبلالي اليابس - سيدي بلعباس، ٢٠٢١، ص ٤٢ وما بعدها.

٢ - الطعن بالبطلان؛ كما أن الطعن بالاستئناف يختلف عن الطعن بالحكم بالبطلان؛ فالطعن بالاستئناف أعم وأشمل ويخول للمحكمة إعادة فحص القضية وتقييم حكم القاضي الذي سبق أن أصدره، وصحة الوقائع ومدى صحة الحكم من حيث صحة التكييف القانوني، وتقييم الأدلة من واقع المعطيات، أما الطعن فيخول للمحكمة سلطة فحص عيوب الحكم فقط والتحقق من أنه قد صدر بصورة صحيحة أم شابه عيب من عيوب البطلان في حال الخطأ في تفسير القانون؛ لأن المحكمة العليا هي محكمة قانون، ولا شأن لها بموضوع الدعوى^(١).

٣ - تفسير الحكم؛ طبقاً للنظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية عند النزاع في معنى الحكم أو مدلوله تقوم المحكمة بتفسيره، وأن يقدم طلب التفسير أحد أطراف النزاع ويجب أن يشمل على عرض المبررات، فطلب التفسير ذو طابع كاشف ويجب أن ينصب على معنى ومضمون الحكم، وطلب تفسير الحكم يستهدف استجلاء معنى الحكم، كما أن تفسير الحكم لا يمكن أن يتجاوز الحكم ويستبعد بالتالي الوقائع اللاحقة على الحكم المراد تفسيره، وقد قامت محكمة العدل الدولية بتفسير عدة أحكام لها بناءً على طلبات أطراف النزاع مثل قضية الامتداد القاري بين تونس وليبيا لسنة ١٩٧٧، والتي فصلت فيها بحكم صادر بتاريخ ٢٤ فبراير ١٩٨٢، والذي لجأت فيه دولة تونس بطلب تفسير جزء من منطوقه^(٢).

وتختلف الفتوى أو الاستشارة عن التفسير أو التأويل، فمن الصحيح أن كليهما يتطلب أعمال العقل إلا أن الفتوى أو الاستشارة القانونية يكون الهدف منها إعطاء رأي قائم على الدراية في المسائل القانونية، يتجاوز النصوص ويتوسع إلى ما يواكب تطور واتساع مهام ووظائف الأجهزة المذكورة وإلى ما يحقق أهداف الميثاق وأغراضه وروحه، وفي بعض الحالات تنطوي الفتوى القانونية على مهمة التفسير المحضة طبقاً للمادة ٣٦ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بحيث يهدف من ورائها إلى التفسير أو التأويل لنصوص ولأحكام قانونية تتصل بسلطات واختصاصات كل من مجلس الأمن والجمعية العامة يتضمنها الميثاق ولائحتها الداخليتان، وهذا لا يعني اندماج المفهومين معاً، بل لكل منهما أسلوب وقواعد يتبعها؛ حيث أن الفتوى تتطلب التحميل والدراسة المعمقة للموضوع محل الفتوى من جميع الجوانب وتمتد لتتجاوز المطلوب خلال الإجابة عن الأسئلة، في حين أن التفسير يقتصر على التدقيق والدراسة والكشف على ما هو غامض دون أن يتجاوز النص محل التفسير^(٣).

(١) د. حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص ١٦٨ وما بعدها.

(٢) انظر المادة ٦٠ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

(٣) د. بورنان منال، المرجع السابق، ص ٤٧ وما بعدها.

المطلب الثاني

مبررات استئناف قرارات مجلس الطيران المدني

أولاً- السيادة:

السيادة اصطلاحاً؛ هي السلطة العليا المطلقة التي تفردت وحدها بالحق في إنشاء الخطاب الملزم المتعلق بالحكم على الأشياء والأفعال^(١).

ومن أهم مميزات الجماعة الدولية تمتع أعضائها بالسيادة، وتحتج الكثير من الدول بفكرة السيادة عند عرض أو رفع النزاع على القضاء الدولي، خاصة عندما يتعلق الأمر بإقليمها سواء البري أو البحري أو الجوي، وبالرغم من أن سلطة القضاء الدولي بصفة عامة ومجلس الطيران المدني بصفة خاصة كانت بناءً على اتفاقية دولية ملزمة لدول ومصدق عليها بشكل مسبق، إلا أن الواقع العملي يبرهن على احتياج الدول بفكرة السيادة على إقليمها الجوي في كثير من الأحيان، كوسيلة لرفض أو الاحتجاج على قرارات المجلس.

ويعرف الإقليم الجوي بأنه: الإقليم الذي يعلو الإقليم الأرضي والإقليم البحري، ويطلق عليه مصطلح «المجال الجوي»، ومصطلح الإقليم تتعدي دلالته مفهوم الملكية وما يترتب على ذلك من حقوق أعم وأشمل تتمثل في أعمال السيادة وغيرها من السلطات والاختصاصات التي تمارسها الدول فوق إقليمها على كل المقيمين فوق إقليمها أو عبر الإقليم سواء البحري أو الأرضي أو الجوي^(٢).

والسيادة على الإقليم الجوي ظهرت مؤخراً على خلاف سيادة الدولة على الإقليمين البحري والبري، فلم تكن الدول تخشى أية مخاطر أو تهديدات لأنها من جهة ما يعلو إقليمها، وقد كان الفكر السائد هو أن الهواء غير مملوك لأحد، إلا أن التطور السريع بعد الحرب العالمية الثانية خاصة في استخدام الدول الطائرات، سواء لأغراض تجارية أو حربية، قد زاد من أهمية النقاش حول امتداد اختصاصات الدولة فوق إقليمها، بالإضافة إلى ظهور القدرات المتزايدة لدى بعض الدول في مجال غزو

(١) د. أحالم بيضون، مفهوم السيادة، الجامعة اللبنانية، ص ٢، بحث منشور على الشبكة الانترنت

<https://droit2.ul.edu.lb/fdroit2/polycops/ahlam%20baydoun/dirasat%20kanouniya/b26.pdf>

تاريخ الدخول ٢٠١٩/١١/١١ الساعة التاسعة صباحاً.

(٢) د. رامي أحمد محمود سعد، المرجع السابق، ص ١٧١ وما بعدها

الفضاء، وظهور القدرات الواسعة فى إنتاج الصواريخ العابرة للقارات وتطويرها، فقد صاحب ذلك الكثير من التهديدات الخطيرة لأمن الدول واستقرارها^(١).

وقد حسمت فكرة سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها منذ اتفاقية باريس عام ١٩١٩ والتي اعتبرت أول تنظيم دولي للطيران المدني، وأكدت على هذا المبدأ الاتفاقيات اللاحقة وصولاً إلى اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، ومن أهم الحجج التي ساقتها الدول لرفض قرارات المجلس تدور فى فلك مبدأ السيادة وحريتها فى التصرف كما تراه مناسباً لمصلحتها طالما أنها تتصرف فى مجالها الجوي، ومطاراتها الخاضعة لسيطرتها فى أراضيها^(٢).

والسيادة هنا تشمل الإقليم الجوي والمطارات أو الموانئ ويختلف المعنى الضيق للمطارات عن الموانئ الجوية؛ لأن المطار يتميز عن الميناء الجوي الذي عرفته المنظمة الدولية للطيران المدني بأنه؛ كل مطار يشتمل على المنشآت والخدمات التي يحتاجها جمهور المسافرين وتقتضيها الملاحة الجوية من أماكن معدة لإيواء الطائرات وإصلاحها وصيانتها والأماكن المخصصة لعودة وانزال الركاب وشحن وتفريغ البضائع^(٣).

ويعد المساس بنظرية السيادة السبب الرئيس ليس فقط لنشوب النزاعات والاختلافات- بل أيضاً لاستخدام القوة ضد الطائرات، ويتعدى الأمر إلى إسقاطها حفاظاً على كرامة الدولة وسيادتها على المجال الجوي.

فعلى سبيل المثال؛ لا يمكن للدولة مالكة طائرة تم إسقاطها أن تحتج على إسقاطها طالما اخترقت الطائرة المجال الجوي لدولة أخرى دون الحصول على إذن أو ترخيص، مع الأخذ بعين الاعتبار عدم استخدام القوة ضد الطائرات المدنية وذلك حفاظاً على الأرواح البشرية، أما الطائرات الحربية فيجوز استخدام القوة لإسقاطها إذا خرقت الأجواء الوطنية لدولة ثانية ويكون ذلك بعد إثبات اختراق الطائرة بشكل لا لبس فيه لمجالها الجوي، ونتيجة لما أثارته هذه الحوادث الخطرة على سلامة الطيران والملاحة الجوية، فقد استقر التعامل الدولي بهذا الشأن على ضرورة التمييز بين حالتين:

(١) د. نجم عبود مهدي، سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية فى ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة (٣) المجلد (٢) العدد (١) الجزء (١) أيلول ٢٠١٨م - محرم ١٤٤٠هـ، ص ١٤٠.
(٢) د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص ١١٨.
(٣) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٢، ص ١٢٥.

الحالة الأولى: خرق الطائرات المدنية الأجنبية للأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا لا يجوز استخدام القوة لإسقاط الطائرة أو تدميرها أو تعريض حياة ركبها للخطر حفاظاً على السلامة بالرغم من أن هذا الخرق يعد تعدياً على سيادة الدولة، وكل ما تستطيع فعله هو إجبار الطائرة على الهبوط من دون تعريض ملاحيتها وركابها أو سلامة الملاحة الجوية للخطر، أو إجبار هذه الطائرة على مغادرة أراضيها، ثم الاحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وتحميلها مسؤولية هذا التصرف.

الحالة الثانية: خرق الطائرات العسكرية الأجنبية لأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا تستطيع هذه الدولة إجبار الطائرة المعتدية على مغادرة أجوائها الوطنية وتغيير مسارها، أو الهبوط في إقليمها وممارسة ولايتها الإدارية والقضائية عليها، أو تدمير الطائرة في حال عدم الإذعان لتعليمات الدولة^(١).

وطبقاً للمادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو فرضت المادة ٣/د من هذه الاتفاقية على الدول المتعاقدة التزاماً بأن تراعي سلامة الملاحة للطيران المدني عند القيام بأي أنشطة عسكرية من المحتمل أن تمس سلامة الطيران المدني^(٢).

ثانياً - الاعتبارات السياسية:

من أهم الأسباب لاستئناف قرارات المجلس الاعتبارات السياسية، خاصة أن عملية التنفيذ هي عملية سياسية تعقب عملية إصدار القرار وهي مرحلة بعيدة كل البعد عن إصدار القرار.

وللاعتبارات السياسية أهمية كبيرة في قواعد القانون الدولي بشكل عام خاصة أن قواعده محل تكييف متباين فهناك من يرى أنها تفتقر إلى الصفة القانونية وأن أساس الإلزام فيها مرده إرادة الدول، بينما يرى البعض الآخر أن قواعد القانون الدولي ملزمة وأساس الإلزام فيها موضوعي لا ينبع من إرادة الدول إنما من حاجتها إلى التنظيم، فالقانون الدولي ينشأ معبراً عن توازنات القوى والأفكار وعن مصالح

(١) تعد حادثة إسقاط الطائرة الحربية الروسية (سيخوي ٢١) من قبل السلطات التركية في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠١٥، من أكثر الحوادث صلة بهذا الموضوع، إذا قامت الطائرة الروسية باختراف الأجواء التركية عند الحدود السورية بدون إذن مسبق مما دفع الجانب التركي إلى إسقاط الطائرة.

لمزيد من التفاصيل:

د. نجم عبود مهدي، المرجع السابق، ص ١٦٠ وما بعدها.

(٢) د. محمد عبد الرحمن الدسوقي: الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم والحرب، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ١٠٧.

الجماعة المسيطرة في المجتمع الدولي^(١)، وفي كل الأحوال لا يغيب عن أحد تأثير الاعترافات السياسية والمصالح الفردية لبعض الدول على قرارات المنظمات الدولية والكثير من الاتفاقيات الدولية.

وتعرف الاعترافات السياسية بأنها: مجموعة متداخلة أو منفردة من المصالح الاقتصادية أو الاستراتيجية أو الأيدولوجية أو الاجتماعية تدفع الدول إلى اتخاذ مواقف معينة في سياستها الخارجية قد تتعارض في كثير من الأحيان مع مبادئ القانون الدولي عموماً^(٢).

وتلعب الاعترافات السياسية، ومحاولة الضغط من خلال التأثير على قطاع الطيران والنقل الدولي دوراً هاماً وحيوياً في مجال الطيران المدني، وفطنت الكثير من الدول والجماعات أهمية الخطوط الجوية والنقل الجوي في التأثير على القرارات السياسية وتعديل الاتجاهات السياسية، الأمر الذي جعل الكثير من الجماعات تحاول أن تضغط على الدول من خلال قطاع الطيران، فطبقاً لدراسة قام بها معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا MIT^(٣)، من خلال دراسة أجريت عام ٢٠٠٥ أن ١٣,٤% من الهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة الأمريكية نفذت ضد قطاع الطيران أسفرت هذه الهجمات عن ٢٩٤ حالة وفاة وتشكل ٤٠% من مجموع الوفيات الناجمة عن الهجمات الإرهابية^(٤).

وتمثل هجمات الحادي عشر من سبتمبر عام ٢٠٠١ بداية مرحلة جديدة في التاريخ الحديث تتسم بعدم الاستقرار السياسي، بسبب الحوادث الإرهابية انعكست على استقرار العلاقات الدولية، وأصبحت حوادث الطيران والمشكلات الناجمة من قطاع الطيران تهديداً كبيراً للسلام والأمن الدولي، بمجرد وجود شبكات تجاه دولة بإيواء الخاطفين أو تحريضهم في جريمة اختطاف الطائرات المدنية^(٥).

(١) د. محمد شوقي عبدالعال: الطبيعة الأيدولوجية للقانون الدولي العام، مع إشارة خاصة إلى أزمة لوكوربي، بحث من سلسلة بحوث في كتاب قضية لوكبي ومستقبل النظام الدولي، الأبعاد السياسية والاستراتيجية والقانونية، الطبعة الأولى، مركز دراسات العالم الإسلامي، ١٩٩٢، ص ٢٩٢.

(٢) لمزيد من تفاصيل راجع: عبدالله محمد عبيد: الاعترافات السياسية في مجلس الأمن وأثرها على المحكمة الجنائية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١٢.

(٣) تجدر الإشارة أن معهد ماساتشوستس للتقنية مصنف على أنه أفضل أول جامعة بين أعلى مائتي جامعة في العالم والأول أيضاً بالنسبة كجامعة تكنولوجية، أما على مستوى الولايات المتحدة الأمريكية فقد صنفته مجلس البحث القومي في ١٩٩٥ على أنه الأول من ناحية السمعة وعلى أنه الرابع بالنسبة لكثافة الجوائز الممنوحة إليه.

لمزيد من تفاصيل الدخول على الموقع الرسمي للمعهد

<https://www.mit.edu>

تاريخ الدخول ٢٧/١٠/٢٠٢١ الساعة ٣ مساءً.

(٤) نيرمين أحمد عاطف عبد الله: مكافحة الإرهاب الجوي في المواثيق الدولية والوطنية مع التطبيق على الولايات المتحدة الأمريكية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٧، ص ١٠٠.

(٥) نيرمين أحمد عاطف عبد الله: المرجع السابق، ص ٥٠.

ثالثاً- الأسباب الاقتصادية:

يعتبر قطاع الطيران من القطاعات الاستراتيجية الرئيسية التي تستهدفها الخطط الحكومية التي تسعى لبناء اقتصادي قوي ومستدام، قائم على تنويع مصادر الدخل الوطني، وترتكز محاور نمو قطاع الطيران في الدولة على توسع ونمو الناقلات الوطنية التي باتت تلعب دوراً كبيراً في صناعة النقل الجوي العالمي سواء من خلال توسعها في الوصول إلى وجهات جديدة.

ويعد قطاع الطيران من أهم أسباب النمو الاقتصادي؛ حيث يتم نقل أكثر من ثلث التجارة العالمية من حيث القيمة حوالي ٦ تريليونات دولار أمريكي، مع ما يقرب من ٦٢ مليون طن من البضائع المنقولة جواً في عام ٢٠١٧^(١).

وتمكنت شبكة الطيران المدني الدولي من نقل أكثر من أربعة مليارات مسافر سنوياً، ويدعم قطاع النقل الجوي العالمي ٦٥,٥ مليون وظيفة و٢,٧ تريليون دولار أمريكي في النشاط الاقتصادي العالمي، حيث يعمل أكثر من ١٠ مليون امرأة ورجل في هذه الصناعة لضمان القيام بحوالي ١٢٠٠٠٠ رحلة ونقل ١٢ مليون مسافر يومياً إلى وجهاتهم بأمان، وتُظهر سلسلة الإمداد الأوسع نطاقاً والتأثيرات المتدفقة والوظائف في السياحة بفضل النقل الجوي أن ما لا يقل عن ٦٥,٥ مليون وظيفة و٣,٦ في المائة من النشاط الاقتصادي العالمي مدعوم من صناعة الطيران وفقاً لبحث أجرته مجموعة النقل الجوي^(٢).

فأهمية قطاع النقل الجوي صارت جوهرية لاقتصاد كل دول العالم فكل ١٠٠ دولار من أرباح قطاع الطيران المدني تساهم في ٣٢٥ دولار كأرباح لصناعات الأساسية الأخرى، وكل ١٠٠ وظيفة مباشرة في الطيران المدني ينتج عنها ٦١٠ وظيفة في الصناعات الأخرى^(٣).

(١) انظر ورقة عمل الجمعية العمومية - الدورة الأربعون للجنة التنفيذية البند رقم ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٢٠ الوثيقة:

A40-WP/189 EX/76

(٢) انظر الموقع الرسمي للأمم المتحدة:

<https://www.un.org/ar/observances/civil-aviation-day>

تاريخ الدخول ٢٠٢٢/٢/٣ الساعة ١٢:٠٠ ظهراً.

(٣) لمزيد من التفاصيل راجع البحث المنشور على الموقع الرسمي لمنظمة الإيكاو بعنوان

Economic Contribution of Civil Aviation Ripples of prosperity

على رابط:

<https://www.icao.int/sustainability/documents/econcontribution.pdf>

تاريخ الدخول ٢٠٢٢/٩/١ الساعة العاشرة صباحاً.

وكل ذلك أشعل فتيل المنافسة بين شركات النقل الجوي ليست سهلة خاصة في ظل الأساليب التي تتبعها شركات الطيران من أجل كسب طريق جوي جديد أو شغل مقعد شاغر في طائرتها العاملة، ومحاولة تخفيض في التعريضة المحددة الموضوعة من قبل منظمة «إياتا» لم يمنع المنافسة عن طريق تخفيض أجور السفر، الأمر الذي أشعل المنافسة بين خطوط الطيران حتى في مجال خطوط الطيران الداخلية^(١).

فبالنظر إلى أرباح وخسائر بعض شركات الطيران المدني تعادل الموازنة العامة لبعض الدول، والخسائر في مجال الطيران تعد من الخسائر الكبيرة التي تهدد كيان الدول بشكل عام، فعلى سبيل المثال؛ الاتحاد الدولي للنقل الجوي «إياتا» توقعاته لخسائر قطاع الطيران العالمي إلى ٢٠١ مليار دولار خلال السنوات الثلاث من ٢٠٢٠ إلى ٢٠٢٢^(٢).

وكل ذلك جعل صناعة النقل الجوي من الصناعات المهمة في العالم، وعنصراً أساسياً من عناصر التجارة العالمية وركناً فعالاً في نمو السياحة واستدامتها محلياً ودولياً، ويتميز النقل الجوي كوسيلة لنقل الركاب والبضائع بين العالم بالسرعة والكفاءة والأمان، والراحة، وينظر إليه على أنه أفضل وسيلة للنقل خاصة في ظل المسافات البعيدة والطويلة بالرغم من تكلفته العالية مقارنة بغيره من وسائل النقل، ويتكون من ثلاثة مكونات رئيسية؛ الطائرة، المطار، والممرات الجوية، ويعد النقل الجوي أحد أهم عناصر البنية التحتية ومن لوازم التطور والتنمية المستدامة^(٣).

من الواضح أن سياسة تحرير النقل الجوي وإعادة التنظيم أحدثت تطوراً في تشغيل وإدارة شركات الطيران والمطارات، حيث كانت في السابق تعتمد على حماية الدولة لها من هجمات المنافسة، ولكن مع تطور الأفكار المنادية بأن صناعة النقل الجوي كغيرها من الصناعات يجب أن تخضع للتحرر من القيود التنظيمية وأن تخضع للمنافسة في أسواق النقل الجوي، فانعكست سياسات إعادة التنظيم وفتح الأجواء على صناعة النقل الجوي، مع إن معظم الدول لم تصل إلى التحرير الكامل، وأصبحت مجالات النقل الجوي، مزيجاً من التنافس

(١) د. فرج سيد سليمان؛ رهن الطائرات، دراسة مقارنة ودولية، شركة الطوبجي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٢٠ وما بعدها.
(٢) لمزيد من تفاصيل

<https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/>

تاريخ الدخول ١٠/١٠/٢٠٢١ الساعة ٨ مساءً.

(٣) أحلام قراوي؛ تداعيات أزمة فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي في العالم، المجلة الجزائرية للأبحاث الاقتصادية والمالية، المجلد ٢، العدد ١، ٢٠٢٠، ص ٧٦.

بين الدول والشركات والتحالفات وذلك بعد كسر الاحتكار ودخول شركات جديدة إلى الأسواق، وقد ظهرت المنافسة بشكل واضح بين حجم الركاب في الطرق الجوية وعدد المشغلين الجويين، ويظهر ذلك جلياً في ظل عدم تكافؤ المنافسة بين الدول، بل توجد اختلافات تزداد فيها المنافسة نتيجة لخصائص بعض الطرق الجوية وشروط التنظيم فيها، فهناك عدد من الطرق تكون فيها منافسة بين شركات عديدة بالرغم من أن العدد المنقول من الركاب سنوياً لا يتعدى بضعة آلاف، وهناك طرق بها شركات محدودة ويزداد المنقول من الركاب سنوياً إلى أكثر من مليون^(١).

وكل هذه المميزات الاقتصادية التي ممكن أن تتأثر بها باقتصاديات الدول بسبب قطاع الطيران، جعلها ترفض في كثير من الأحيان تنفيذ قرارات المجلس؛ بسبب الخوف من التبعات الاقتصادية والخسائر المالية لهذا القرار.

(١) د. يحيى محمد احمد الشيخ؛ أثر التحديات الاقتصادية للعولمة على صناعة النقل الجوي؛ دراسة حالة الهيئة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية السودانية ١٩٨٥ - ٢٠٠٢ م، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات التجارية، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، ٢٠٠٦، ص ٨٠:٧٤.

المبحث الثالث

محكمة العدل الدولية كمحكمة استئناف

باتت الأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية تلعب دوراً هاماً في مجال تطوير قواعد القانون الدولي العام، وذلك عن طريق تفسيرها بما يتفق مع المجتمع الدولي، أو عدم تطبيق القواعد الدولية التي مضى عليها الزمن أو ثبت عدم فائدتها، وفضلاً عن هذا توجد حالات لا مفر فيها من اعتبار الحكم مصدراً لقاعدة جديدة في القانون الدولي، فمنذ بداية أحكامها وسارت على نفس درب المحكمة الدائمة للعدل الدولي^(١)، وسوف نلقي الضوء في هذا المبحث على دور المحكمة الاستئنافية في مطلبين:

- المطلب الأول: أوجه اتصال المحكمة بنظر الاستئناف.
- المطلب الثاني: شروط اختصاص المحكمة لاستئناف قرارات مجلس الطيران المدني الدولي.

المطلب الأول

أوجه اتصال المحكمة بنظر الاستئناف

لأحكام محكمة العدل الدولية وآرائها الاستشارية أهمية كبيرة، بالرغم من نص المادة ٢٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية لا يشير إلى أحكام المحاكم إلا كمصدر رابع احتياطياً لا أصلياً^(٢)، إلا أن الواقع العملي يؤكد على دور المحكمة الكبير في إثراء النصوص القانونية وتفسيرها، ويظهر ذلك جلياً في دور أحكام المحكمة في نظر الاستئنافات حين تراقب أعمال المحاكم الأخرى وتتأكد من ملائمتها وسلامتها.

ومن الممكن أن تنظر المحكمة بالطعن بالاستئناف كراي استشاري صادر من المحكمة أو أن تنظر الاستئناف في صورة حكم صادر منها، طبقاً لأحكام القانون الدولي في

(١) تعد المحكمة الدائمة للعدل الدولي الصورة الأولى للقضاء الدولي الدائم حيث ارتبطت المحكمة بنشأة المحكمة بقيام عصبة الأمم عام ١٩١٩ م. عندما نصت المادة ١٤ من عهد عصبة الأمم على تكليف مجلسها بإعداد مشروع محكمة دائمة للعدل الدولي، وبالفعل دعا مجلس العصبة لجنة استشارية للمشرعين لإعداد مشروع نظام المحكمة، الذي عُرض على المجلس ثم على الجمعية العامة التي وافقت عليه بقرار في ٣ ديسمبر من عام ١٩٢٠ م. وقد أصبح النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي سارياً في ١٦ ديسمبر ١٩٢٠ م. وذلك بعد التصديق عليه من أغلبية الدول الأعضاء في المنظمة، وأصدرت منذ سنة ١٩٢٢ م حتى سنة ١٩٤٠ م حوالي ٢١ حكماً قضائياً في ما مجموعه ٢٩ قضية وقدمت ٢٧ رأياً استشارياً منفصلاً. لمزيد من تفاصيل:

<https://www.icj-cij.org/en/pcij>

تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٩/٧ الساعة ٦ مساءً

(٢) د. عبد الكريم عوض خليفة: أحكام القضاء الدولي ودورها في إرساء العرف والمبادئ العامة للقانون، دار الجامعة الجديدة،

٢٠٠٦، ص ٥٩.

النزاعات القانونية التي تنشأ بين الدول، بالإضافة لتقديم آراء استشارية بشأن المسائل القانونية التي قد تحيلها إليها أجهزة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة.

أولاً - نظر الاستئناف في صورة رأي استشاري:

في هذه الحالة تنظر المحكمة الاستئناف في صورة طلب رأي استشاري، فبعد اعتراف ميثاق الأمم المتحدة بحق إصدار آراء استشارية قانونية من جانب محكمة العدل الدولية، والاختصاص الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، يعد سلطة قانونية تقوم بموجبها المحكمة بإعطاء رأي استشاري - والذي هو عبارة عن تعبير عن حكم القانون الدولي - بناءً على طلب يقدم إليها من الجهات التي حولها ميثاق الأمم المتحدة حق استشارة المحكمة بشأن المسائل القانونية التي تثار في نطاق أنشطتها لتواكب تطور واتساع مهام ووظائف الأجهزة المذكورة والى ما يحقق أهداف الميثاق وأغراضه وروحه^(١).

وقد صُمم الاختصاص المذكور لمساعدة أجهزة الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة المرتبطة بها، للقيام بمهامها من خلال فتح المجال أمام القانون لينطق حكمه في المسائل القانونية التي تبرز في مجال عملها، وتفسير المعاهدات الدولية، وقد أكدت المحكمة المذكورة أهمية الاختصاص الاستشاري للأجهزة القضائية الدولية، الذي يجسد حقيقة العلاقة القائمة بين الجهاز القضائي من جانب والمنظمة الدولية، خاصة أن الفتوى أو الاستشارة القانونية يكون الهدف منها إعطاء رأي قائم على الدراية في المسائل القانونية^(٢).

ومن أمثلة الطعن بالاستئناف من خلال طلب الرأي الاستشاري أمام محكمة العدل الدولية:

- استئناف أحكام المحكمة الإدارية للأمم المتحدة طبقاً للمادة ١١ من النظام الأساسي السابق للمحكمة الإدارية للأمم المتحدة، والفصل فيه برأي استشاري، إذ إنه وبعد صدور الرأي الاستشاري من المحكمة يخير الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة بين تنفيذ هذا الرأي وبين توجيه طلب إلى المحكمة الإدارية لعقد اجتماع لأجل تعديل حكمها بما يتفق مع الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، أو إصدار حكم جديد يطابق الرأي الاستشاري، وللمحكمة الإدارية تعديل حكمها من تلقاء نفسها في أول جلسة تعقدها بما

(١) لمزيد من تفاصيل:

د. رشيد مجيد محمد الربيعي، دور محكمة العدل الدولية في تفسير وتطبيق ميثاق الأمم المتحدة عمان، ٢٠٠١، ص ١٤٢، ١٤٥.
د. نايف أحمد ضاحي الشمري، الاختصاص الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط ١- ٢٠١٥، ص ١٦.

يتفق مع رأي محكمة العدل الدولية، وذلك قبل إغائه واستبداله، بالنظام الجديد للعدل الداخلي من أول يوليو ٢٠٠٩^(١).

- أحكام المحكمة الإدارية لمنظمة العمل الدولية نهائية وغير قابلة للاستئناف طبقاً للمادة ٦ من نظامها الأساسي إلا أنه يحق لمجلس إدارة مكتب العمل الدولي وكذلك مجلس إدارة صندوق المعاشات أن ينازع في صحة الحكم الصادر من المحكمة لكونها تجاوزت الاختصاص أو لخطأ جوهري في الإجراءات ويقوم أيهما بعض هذه الأوجه على محكمة العدل الدولية، وتصدر المحكمة رأياً ملزماً طبقاً لنص المادة ١٢ من النظام الأساسي للمحكمة.

ويعد استئناف أحكام المحكمة الإدارية للأمم المتحدة ومنظمة العمل الدولية بموجب طلب الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية بمثابة استئناف لأحكامها، وتصدر المحكمة الرأي الإفتائي الاستشاري- بعد المداولة في جلسة علنية بحيث يذكر عدد القضاة الذين وافقوا بالأغلبية.

ثانياً- نظر الاستئناف في صورة حكم قضائي:

لمحكمة العدل الدولية نظر كافة المسائل التي يقوم المتقاضون بعرضها على المحكمة وتشمل جميع القضايا القانونية والسياسية، فضلاً عن المسائل الأخرى المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة والاتفاقات الدولية السارية المفعول وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة (٣٦) من النظام الأساسي للمحكمة، ومن أمثلة نظر محكمة العدل الدولية لاستئناف بموجب اتفاقية مسبقة مثل:

- اتفاقية باريس الثانية المبرمة في ٢٨ أبريل ١٩٣٠ بفرنسا؛ والتي نصت في المادة ١٠ منها على أن للمحكمة الدائمة للعدل الدولي نظراً أي استئناف تتقدم به دولة عضو في هذا الاتفاق وكانت طرفاً في منازعة أمام محاكم التحكيم المختلطة دون الحاجة إلى إبرام مشاركة تحكيم أخرى، وقد عرضت على محكمة العدل الدولية الدائمة العديد من الطعون الاستئنافية إلا أنها لم تنظر سوى في اثنين منها وهي قضية المجر ورومانيا، والتي صدر فيها حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في ١٥/١٢/١٩٣٣ معدلاً لحكم محكمة التحكيم المختلطة التي أسست بين البلدين، وقضية تشيكوسلوفاكيا ويوغسلافيا.

(١) من الجدير بالذكر أنه استحدث نظام إقامة العدل الجديد في منظمة الأمم المتحدة للفصل في المنازعات الإدارية التي يخاصم فيها الموظف الجهاز الإداري بالمنظمة، ويتكون من نظامين أحدهما غير رسمي قائم على خدمات أمين المطالم والأخر رسمي يتعلق بإنشاء محكمة المنازعات ومحكمة الاستئناف بالأمم المتحدة، كما تقرر إلغاء مجالس الطعون المشتركة واللجان التأديبية والعمل بهذا النظام من أول يوليو ٢٠٠٩. لمزيد من تفاصيل:

د. ماهر جميل أبو أخوات، القضاء الإداري في الأمم المتحدة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية كلية الشريعة والقانون بدمههور، جامعة الأزهر، العدد ٣، المجلد الثاني، ٢٠١٦، ص ٩١، ١٠٦.

- اختصاص محكمة العدل الدولية بنظر الطعون استناداً لنص خاص مثل معاهدة التوفيق والتحكيم والتسوية القضائية المبرمة في ١٢ فبراير ١٩٣٢ بين النرويج ولوكسمبورج تبنت في المواد ٢٠:١٢ نظام التوقيع على بروتوكول خاص من أجل إسناد الاختصاص إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي.
- استئناف قرارات مجلس الطيران المدني طبقاً لاتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤: وقد حسمت المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو الطبيعة القانونية حيث قررت أن هذا الإجراء بمثابة إجراء استثنائي^(١). وقد مارست محكمة العدل الدولية هذا الدور الاستثنائي في صدد النزاع الهندي الباكستاني والذي نشب بينها في فبراير ١٩٧١ على أثر اختطاف الطائرة التجارية الهندية وتغيير مسارها إلى باكستان ثم تبع ذلك تدمير الطائرة في مطار لاهور فقامت الحكومة الهندية في ٤ فبراير عام ١٩٧١ بسحب الترخيص من الطائرات المدنية الباكستانية فوق الإقليم الهندي، ولما كان هذا يشكل انتهاكاً لنصوص اتفاقية شيكاغو المؤسسة لمنظمة الطيران المدني الدولية والتي تعطي لكافة الدول الأطراف في الاتفاقية حق الطيران فوق أقاليم بعضها البعض بطائراتها المدنية دون حاجة للحصول على ترخيص خاص، وبعد أن قامت باكستان بالاحتجاج رسمياً على ذلك أخضعت النزاع إلى مجلس منظمة الطيران المدني استناداً للمادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو والمادة ٢/٢ من اتفاقية الترانسيت وقدمت طلب على العريضة يتضمن نزاع الطرفين على تفسير أو تطبيق الاتفاقية شيكاغو، وبالرغم من منازعة الهند في الاختصاص أصدر المجلس قراره في ٢٩ يوليو ١٩٧١ بتأكيد اختصاصه بنظر النزاع ورفض الادعاءات الهندية، فقررت الحكومة الهندية استئناف القرار أمام محكمة العدل الدولية استناداً إلى نص المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو، ولكن دفعت الحكومة الباكستانية بعدم جواز الاستئناف على القرارات التمهيدية للمجلس، وبالتالي بعدم اختصاص المحكمة، ولكن في ١٨ أغسطس عام ١٩٧٢ أصدرت المحكمة حكمها بأغلبية ١٢ صوت ضد ثلاثة أصوات يقضي برفض الاعتراضات الباكستانية واختصاص المحكمة بنظر الاستئناف وأغلبية أربعة عشر صوت ضد صوتين

(١) حسين حنفي عمر، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

حكمت المحكمة بصحة اختصاص مجلس منظمة الطيران المدني الدولية وبشرعية قراره بالاختصاص بنظر النزاع الذي صدر في ٣ مارس ١٩٧١^(١).

نهائية أحكام المحكمة في مجال الاستئناف:

الأصل في القضاء الدولي أن الأحكام الصادرة عن القضاء الدولي تحوز حجية الشيء المقضي فيه بمجرد صدورها ولا تقبل الطعن فيها بالنقض ولا الاستئناف، وقد نصت على هذه الأنظمة الأساسية للمحاكم الدولية فالمادة ٦٠ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية تنص على أنه: «يكون الحكم نهائياً غير قابل للاستئناف، وعند النزاع في معناه أو في مدى مدلوله تقوم المحكمة بتفسيره بناء على طلب أي من أطرافه»^(٢).

ويري جانب من الفقه أنه تكمن العلة في نهائية أحكام محكمة العدل الدولية وعدم قابلية أحكامها للاستئناف؛ لأن الاستئناف هو عرض النزاع على محكمة أخرى، ولا شك في أن قضاة المحكمة تم اختيارهم على أسس تهدف اختيار أفضل الأشخاص لشغل منصة القضاء داخل المحكمة، ولا معنى في أن نستأنف أحكامهم أو نحتكم إلى غيرهم^(٣).

ولا تتمتع جميع القرارات التي تصدر عن المحكمة بالطابع النهائي؛ فهناك قرارات تستطيع المحكمة الرجوع عنها كالقرارات المتعلقة بإدارة الدعوى وتحديد الشكل والمواعيد، لتقديم المذكرات والطلبات والإجراءات التحفظية.

وبالرجوع لأحكام اتفاقية شيكاغو للطيران المدني، لم تكن بالقواعد العامة، التي تؤكد على نهائية حكم محكمة العدل الدولية ولكن نصت من باب التأكيد على هذا الأمر^(٤).

(١) نفس المرجع، ٢٩٦.

(٢) من الجدير بالذكر أن قاعدة نهائية الأحكام الدولية معمول بها في كثير من المحاكم الدولية فعلى سبيل المثال: قد اعتمد النظام الأساسي لمحكمة العدل الإسلامية الدولية المبدأ نفسه في المادة ٣٩ منه إذ نصت على صدور الحكم قطعياً غير قابل للطعن بقولها: «يصدر الحكم قطعياً غير قابل للطعن، عند الخلاف على مفهوم الحكم تتولى المحكمة تفسيره بناء على طلب واحد من الأطراف»، وتنص المادة ٣٧ من النظام الأساسي لمحكمة عدل أمريكا الوسطى على عدم إمكانية استئناف القرارات الأولية أو الأحكام النهائية التي تصدرها المحكمة... لمزيد من تفاصيل:

د. الخير قشي، إشكالية تنفيذ أحكام المحاكم الدولية بين النص والواقع، ط١/٠١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ٢٠٠٠، ص ٥٥.

(٣) د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة لقانون الأمم، منشأة المعارف، ١٩٧٠، ص ٧٨.

(٤) انظر المادة ٨٦ من الاتفاقية.

المطلب الثاني

شروط اختصاص المحكمة بنظر الطعن بالاستئناف لقرارات مجلس الطيران المدني الدولي

أولاً- أن تكون الدول عضواً في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤:

بموجب نص المادة الثانية والثمانين من الاتفاقية تعتبر الدستور الأعلى بين أعضائها في شؤون الطيران المدني الدولي، وفوق ذلك يتعين على الدول الأعضاء ألا تبرم مثل هذه الارتباطات في المستقبل وأن تتأخذ الإجراءات اللازمة لتحل ما قد تكون مرتبطة به من التزامات من هذا النوع مع دولة غير متعاقدة^(١)، وحلت اتفاقية شيكاغو محل اتفاقية باريس ١٩١٩ وهافانا ١٩٢٨ وذلك بموجب نص المادة الثمانين والتي جاء بها: «تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة إخطاراً بإنهاء اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في الثالث عشر من أكتوبر عام ١٩١٩ أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير عام ١٩٢٨ إذا كانت طرفاً في هاتين الاتفاقيتين، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقية باريس وهافانا سالفتي الذكر»^(٢).

وتُمثل المنظمة منبراً يجمع ١٩٣ دولة عضو للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني الدولي^(٣)، والاتفاقية المنشئة لمنظمة الطيران المدني هي أساس نظامها القانوني وتقييد المجلس بأحكام الاتفاقية المنشئة للمنظمة أمر بديهي في القانون الدولي، وهو أمر يفرضه الوثام بين الدول الأعضاء والمنظمة؛ لعدم تعريض المنظمة لأزمات من الممكن أن تؤثر على نشاطها وأهدافها، وفي التقيد بأحكام الاتفاقية المنشئة للمنظمة يضي الشرعية على قرارات المجلس^(٤)، ولاتفاقية شيكاغو طبيعة خاصة فإذا لم

(١) لمزيد من تفاصيل

<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

تاريخ الدخول ٢٧/٩/٢٠٢١ الساعة ٧ مساءً.

(٢) لمزيد من تفاصيل؛

د. فتحي علي الغنيمي: الوظيفة التشريعية والقضائية لمنظمة الطيران المدني الدولي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٢٠١٧، ص ٤٢.

(٣) لمزيد من التفاصيل

<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

تاريخ الزيارة ١٠/١٠/٢٠٢١ الساعة الواحدة صباحاً.

(٤) د. سعيد محمود موسى العامرية: المرجع السابق، ص ٧٩ وما بعدها.

تصدق الدولة على التعديلات الهامة للاتفاقية بعد بدء نفاذها تسقط عضويتها تلقائياً بشرط أن تقرر الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل توجب ذلك^(١).

إن الاختصاص الخاص بمحكمة العدل الدولية مستمد من الاتفاقية المنشئة لمنظمة الطيران المدني الدولي التي أعطت حق الاختيار للدول المتعاقدة في استئناف قرارات مجلس المنظمة التي أصدر ضدها، وبالتالي اختصاص المحكمة مبني على اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤^(٢).

ويلاحظ أن النص السابق يخاطب المحكمة الدائمة للعدل الدولي؛ وذلك لأن اتفاقية شيكاغو المنشئة لمنظمة الطيران المدني قد أبرمت في عام ١٩٤٤ وهو العصر الذي كانت المحكمة الدائمة للعدل الدولي ما زالت تمارس عملها ونشاطها قانوناً، ولكن لما حلت محكمة العدل الدولية محل المحكمة الدائمة فقد استخلفتها في كل اختصاصاتها حتى التي كانت مخولة لها بموجب معاهدة سابقة، فعندما تنص الإحالة بالفصل في نزاع ما إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي فإن محكمة العدل الدولي تمارس مقامها هذا الاختصاص القضائي طبقاً للمادة ٣٧ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية^(٣).

ثانياً - أن تكون الدول أعضاء بالنظام الأساسي للمحكمة:

من قراءة نص المادة ٨٤؛ لا يمكن استئناف قرارات مجلس الطيران المدني أمام محكمة العدل الدولية إلا إذا كانت أعضاء في النظام الأساسي للمحكمة^(٤)، ومن الجدير بالذكر أن أعضاء الأمم المتحدة قد قبلوا بحكم الواقع النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية^(٥).

من المعروف أن اختصاص المحكمة يسري على الدول دون غيرها من أشخاص القانون الدولي، والواقع أنه يسود مسألة الاختصاص القضائي الدولي سواء بالنسبة لمحكمة

(١) انظر: المادة ٩٣ من الاتفاقية

(٢) انظر: نص المادتين ٨٤، ٨٥

(٣) تجدر الإشارة أنه وقع على الوثيقة في ٧ ديسمبر ١٩٤٤ في شيكاغو بالولايات المتحدة ٥٢ دولة. حصلت على التصديق اللازم في ٥ مارس ١٩٤٧. دخلت حيز التنفيذ في ٤ أبريل ١٩٤٧ في نفس تاريخ دخول منظمة الطيران المدني الدولي حيز الوجود، وفي أكتوبر من العام نفسه أصبحت منظمة الطيران المدني الدولي وكالة متخصصة تابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة. منذ ذلك الحين تم تنقيح الاتفاقية مرات عديدة لمزيد من تفاصيل راجع:

<https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/chicago-conference-delegates.aspx>

تاريخ الدخول ١٠/١٠/٢٠٢١ الساعة الواحدة صباحاً.

(٤) د. سعيد محمود موسى العامرية: المرجع السابق، ص ٢٤٥.

(5) Mathieu Vaugeois, center for research in air space, in air space law, june 2016, p6.

Settlement of Disputes at ICAO and Sustainable Development,

العدل الدولية الدائمة أم محكمة العدل الدولية الحالية مبدأ أساسي هو الرضا المسبق للدول الأطراف في النزاع، وقد انتقل هذا المبدأ للقانون الدولي المعاصر من أصول التحكيم في القانون الدولي التقليدي^(١).

والمفترض أنه في حالة عدم عضوية أحد اطراف النزاع في محكمة العدل الدولية لا يجوز لباقي الأطراف الاستئناف أمام محكمة العدل الدولية، إلا أنه لا يوجد ما يمنع أن تتفق الأطراف على اللجوء للمحكمة ولكن بعد استيفاء الشروط، وقد اتخذ مجلس الأمن قراراً في عام ١٩٤٦ حدد فيه الشروط التي بموجبها يتم المثول أمام المحكمة وذلك من غير أن تكون الدولة طرفاً في النظام الأساسي، فقد اشترط القرار على الدولة التي ترغب في الذهاب إلى المحكمة أن تقدم إلى مسجل المحكمة تصريحاً تلتزم بموجبه بما يأتي:

- أن تقبل الدولة ولاية المحكمة طبقاً لميثاق الأمم المتحدة والنظام الأساسي للمحكمة.
- أن تمثل بحسن نية لقرارات المحكمة.
- أن تقبل التزامات الدول الأعضاء المتعلقة بتنفيذ قرارات المحكمة بما يوافق المادة ٩٤ من الميثاق. ويمكن أن يكون هذا التصريح عاماً أو خاصاً.

ثالثاً - صدور قرار من مجلس الطيران المدني بشأن نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية أو ملاحقتها:

وطبقاً لنص المادة ٨٤ من الاتفاقية المجلس مختص بتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية أو ملاحقتها، ولأطراف النزاع أن تستأنف قرار المجلس إلى محكمة تحكيم يقبلها باقي أطراف النزاع أو إلى محكمة العدل الدولية، فلا بد من أن يكون القرار الذي يقبل الاستئناف قرار تحكيمي من المجلس متعلق بالنزاع^(٢).

ومن المسلم به التفرقة بين النزاع القانوني والنزاع السياسي، فالمنازعات الدولية القابلة للحل بواسطة المحكمة هي المنازعات القانونية فقط، فمفهوم النزاع يعتبر

(١) د. الخبير قشي، تقييم الشرط الاختياري لمحكمة العدل الدولية، دار النهضة العربية ١٩٩٩، ص ٧٠١٧.

ويجوز نفس السياق راجع أيضاً:

د. حازم محمد عتلم، التحكيم والقضاء الدوليين، دراسة تطبيقية (الجزء الثاني - القضاء الدولي)، دار النهضة العربية، ٢٠١٦، ص ٢٠ وما بعدها.

(٢) د. رامي أحمد محمود سعد، المرجع السابق ص ٣٦١

النواة التي تبني في إطارها فكرة الاختصاص إذ يؤدي وظيفة التعبير القانوني الواضح عن الموضوع الذي تعتبر المحكمة مؤهلة للفصل فيه^(١).

ولقد نصت المادة ٣٦ فقرة ٢ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على أنه يمكن قبول اختصاص المحكمة بنظر جميع المنازعات القانونية متى كانت هذه المنازعات تتعلق بالمسائل الآتية:

- تفسير معاهدة من المعاهدات.
- أية مسألة من مسائل القانون الدولي.
- تحقيق واقعة من الوقائع التي إذا ثبتت كانت خرقاً لالتزام دولي.
- نوع التعويض المترتب على خرق التزام دولي ومدى التعويض عنه.

وبالإضافة إلى ذلك فإن الفقرة يجب أن تقرأ على ضوء الفقرة ١ من المادة ٢٨ من أن النظام الأساسي التي تنص على أن المحكمة تفصل في المنازعات التي ترفع عليها وفقاً لأحكام القانون الدولي.

وقرار المجلس في هذه الحالة يجب أن يكون بموجب اختصاصه الإلزامي بنظر النزاع، ودوره ليس بمحدود بما تنتجه الاتفاقية فقط ولكن بما تنتجه الاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بالطيران المدني وتمنح أمور قضائية للمجلس^(٢).

تختص المحكمة باستئناف قرارات المجلس في شأن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية وملاحقتها، وأيضاً الاتفاقيات التي ترفع على المجلس في شأن تفسير أو تطبيق اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية واتفاق النقل الجوي الدولي، إذا رغبت في ذلك أي دولة متعاقدة بنظر النزاع ويخطر المجلس بأي استئناف خلال ستين يوماً من تسلم الأخطار^(٣).

وبالتالي القرارات الصادرة من المجلس في النزاعات السياسية والموضوعات غير القانونية غير قابلة للاستئناف أمام المحكمة، وكذلك قرارات المجلس لحل النزاعات بشكل سياسي، وكذلك التوصيات بشأن مسألة عامة.

(1) Shabtai Rosenne, The law and practice of the international court of justice , Dordrecht ,Boston , Lancaster, 1982, P.292.

(٢) د. سعيد محمود موسى العامرية، المرجع السابق، ص ٢٣٤.

(٣) د. فتحي علي أحمد الفنيمي، المرجع السابق، ص ٢٠٠.

رابعاً - الالتزام بالتفاوض؛

تعد المفاوضات من أولى وسائل حل المنازعات الدولية والداخلية، وتعد وسيلة جيدة لتبادل الآراء ومعرفة وجهات النظر حول أسس وعناصر النزاع القائم بين أطرافه، والمقصود بتبادل الآراء؛ الحوار وتبادل الرأي من دولتين متنازعتين بقصد الوصول إلى تسوية النزاع القائم بينهم ويقوم بها الدبلوماسيون أو مندوبو الأطراف في النزاع بمهمة المفاوضات^(١).

والالتزام بالتفاوض من القواعد الثابتة قبل اللجوء للقضاء الدولي، ونفس الشيء بالنسبة لاختصاص مجلس الطيران المدني بنظر النزاع؛ حيث اشترط ضرورة أن يكون النزاع من النوع الذي يمكن تسويته بالمفاوضات^(٢)، والالتزام بالتفاوض كوسيلة لحل النزاع، لا يعني حتماً الوصول إلى نتيجة على أن ذلك لا يطبق على إطلاقه خصوصاً إذا تعهد الأطراف مسبقاً بضرورة التوصل إلى نتيجة معينة كإبرام معاهدة دولية أو أي شيء آخر^(٣).

وفي مجال مجلس الطيران المدني بعد انتهاء الإجراءات، يقوم المجلس بدعوة الأطراف إلى المفاوضات المباشرة كمحاولة لتسوية النزاع، أو تضييق شقة الخلاف خلال هذه المفاوضات وتعد المفاوضات هي الخطوة الأولى لحل النزاع بين الأطراف^(٤).

والتفاوض ليس مجرد إجراء شكلي يتم اللجوء إليه؛ وإنما لا بد من توافر النية نحو الوصول إلى اتفاق لتسوية النزاع أن تعمل على تفاوض حقيقي فالمفاوضات الدولية وسيلة هامة لتسوية النزاعات الدولية، وعلى فريق التفاوض العمل على نجاح التفاوض وتقديم تنازلات من الطرفين للوصول إلى تسوية يقبلها الطرفين^(٥).

خامساً - تقديم طلب الاستئناف خلال المواعيد المحددة؛

ولم تضع الاتفاقية نص خاص يوضح تاريخ محدد، وكل ما نصت عليه أن يخطر المجلس اعتراض الدولة رغبتها في الاستئناف خلال ٦٠ يوماً من تاريخ إخطارها بقرار المجلس^(٦).

(١) د. علي إبراهيم، العلاقات الدولية وقت السلم، دار النهضة العربية ١٩٩٧/١٩٩٨، ص ١٥٠.

(٢) د. سعيد محمود موسى العامرية، المرجع السابق، ص ٢٤٠، وفي نفس السياق راجع أيضاً:

Mariano J. Aznar: the obligation to exchange views before the international tribunal for the law of the sea: a critical appraisal, revue belge de droit international – Editions Bruylant, Bruxelles, 2014, p244.

(٣) د. أحمد أبو الوفا؛ المفاوضات الدولية، دراسة لبعض جوانبها القانونية في القانون الدولي والشرعية الإسلامية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ٢٥.

(4) Zorica Jerernic, Dispute resolution in international civil aviation, Institute of Air and Space Law McGill University, Montreal August 1996, p56

(5) A Joint Project from Baker & McKenzie: The International Negotiations Handbook, The Public International Law & Policy Group P.17.

(٦) انظر، المادة ٨٤.

المبحث الرابع

حكم محكمة العدل الدولية بشأن الأزمة القطرية

الصادر في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م

كما سبق القول اختصاص محكمة العدل الدولية بنظر الاستئنافات في قرارات مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، مستمد من الاتفاقية المنشئة للمنظمة الطيران المدني الدولي شيكاغو لعام ١٩٤٤، وسوف نحاول في هذا المبحث تحليل أهم نقاط حكم محكمة العدل الدولية بشأن الأزمة القطرية الصادر في ١٤ يوليو ٢٠٢٠م، من خلال دراسة الخلفية السياسية للنزاع، وأسباب الاستئناف في مطلبين:

- المطلب الأول: الخلفية السياسية للنزاع.
- المطلب الثاني: أسباب الاستئناف.

المطلب الأول

الخلفية السياسية للنزاع

أولاً- الوقائع ومراحل تطور النزاع:

شكلت الدوافع السياسية في هذه الأزمة حجر زاوية وبرهان، على دور الاعتبارات السياسية في قرارات الدول فيما يتعلق بمجال الطيران المدني فلم تغلق مصر والسعودية والبحرين والأمارات مطاراتها ومجالاتها الجوية لتحفظ أو عيب يتعلق بسياسية قطر في مجال الطيران، ففي نفس عام الحصار حصلت الخطوط الجوية القطرية على الكثير من الجوائز والشهادات الدولية التي تؤكد على تفوق المطارات والخطوط الجوية القطرية، وإنما جاء الحصار لأسباب ومطالب سياسية^(١).

(١) تجدر الإشارة أن، حصلت قطر في ٢٠١٧ على الكثير من الجوائز منها، في يونيو ٢٠١٧ فازت الخطوط الجوية القطرية بجائزة أفضل خطوط طيران في العالم للمرة الرابعة في تاريخها، وذلك في حفل جوائز سكاى تراكس العالمية لشركات الطيران ٢٠١٧، كما حازت على جائزة أفضل درجة رجال أعمال في العالم وأفضل صالة انتظار لمسافرين الدرجة الأولى وأفضل خطوط طيران في الشرق الأوسط.. حصل مطار حمد الدولي في مارس ٢٠١٧، مقر عمليات الخطوط الجوية القطرية، على تصنيف سادس أفضل مطار في العالم للعام ٢٠١٧ خلال حفل جوائز سكاى تراكس العالمية للمطارات، ٢٠١٧ وحاز مطار حمد الدولي أيضاً على كل من جائزة أفضل مطار في الشرق الأوسط وجائزة أفضل خدمة موظفين في الشرق الأوسط. فازت القطرية للشحن الجوي بجائزة أفضل شركة للشحن الجوي في العالم وذلك خلال حفل جوائز أفريقيا للشحن الجوي في ٢٦ فبراير ٢٠١٧. وفي فبراير ٢٠١٧ احتفلت الخطوط الجوية القطرية بإطلاق خدماتها إلى مدينة أوكلاوند في رحلة تسجل رقماً قياسياً من حيث كونها الأطول على الإطلاق. راجع في ذلك:

<https://www.qatarairways.com/ar-eg/about-qatar-airways/awards.html>

تاريخ الدخول ٢٠٢٢/٥/٤ الساعة ١ صباحاً.

ففي ٥ يونيو ٢٠١٧، قطعت حكومات البحرين ومصر والمملكة العربية السعودية والإمارات العلاقات الدبلوماسية مع قطر، واعتمدت سلسلة من الإجراءات التقييدية المتعلقة بالممرات البرية والبحرية وخطوط الاتصال الجوي مع قطر والتي تضمنت بعض قيود الطيران، وفقاً لهذه القيود منعت جميع الطائرات المسجلة في قطر من الهبوط أو المغادرة من مطاراتهم وحرموها من الحق في التحليق فوق أراضيهم، بما في ذلك البحار الإقليمية، وأيضاً اعتمدت قيود معينة على الطائرات المتجهة من وإلى قطر، واتخذت الإجراءات التقييدية رداً على خرق قطر لالتزاماتها بموجب اتفاقية الرياض في نوفمبر ٢٠١٣، التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٧ أبريل ٢٠١٤ واتفاقية الرياض التكميلية بتاريخ ١٦ نوفمبر ٢٠١٤^(١).

شكوى قطر لمجلس الطيران المدني؛

في ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧، وعملاً بالمادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو، قدمت قطر طلباً ومذكرة إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، حيث ادعت أن قيود الطيران التي اعتمدها البحرين ومصر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة انتهكت بها التزاماتها بموجب نص المادة ٨٤ اتفاقية شيكاغو^(٢).

في طلبها ومذكرتها المقدمة إلى مجلس الإيكاو بتاريخ ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧، طلبت قطر من المجلس تحديد أن:

السعودية والإمارات والبحرين ومصر أخلت بالتزاماتهم بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها وقواعد القانون الدولي الأخرى.

كما طلبت من المجلس «استنكار» الانتهاكات من قبل المدعى عليهم للمبادئ الأساسية لاتفاقية شيكاغو وملاحقها وبناءً على ذلك؛ طلبت قطر من المجلس حث دول الحصار على سحب جميع القيود المفروضة دون تأخير على الطائرة المسجلة في قطر والامتثال لالتزاماتها، والتفاوض بحسن نية لحماية سلامة وأمن وانتظام الطيران المدني الدولي.

ويختلف البعض حول تسمية الإجراءات المتخذة ضد قطر ففي حين يراه جانب من الفقه أنه «حصار جائر» لأنه يشمل المنافذ البرية والبحرية والجوية، بينما

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Para21.

(2) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Para21.

يطلق عليه من جانب آخر "مقاطعة"، باعتبار أنه هناك دلالة واضحة في الفرق بين المسميين من منظور القانون الدولي، فالمقاطعة تعني أن تقوم دولة ما بقطع علاقاتها الدبلوماسية مع دولة أخرى وغلق الحدود معها، أو على الأقل تخفيض حد التمثيل الدبلوماسي والاقتراب على قنصلية، أو ممثلية لإنهاء إجراءات مواطنيها، وهذا يمكن أن يكون في إطار الحق القانوني المشروع للدول ما دامت ترى أن الدولة التي قطعت العلاقات معها تهدد أمنها القومي، أو سيادتها. أما الحصار فهو فرض نوع من الغلق براً وجواً وبحراً لمنع هذه الدولة من الاتصال بالعالم الخارجي، وهو ما يمكن أن ينطبق جزئياً على حصار قطر؛ باعتبار منع الطيران، وغلق المنفذ البري الوحيد مع قطر عبر معبر "أبو سمرة" على الحدود القطرية السعودية^(١).

وفي رأينا أنه لا يوجد اختلاف قانوني حول تسمية تلك الإجراءات حول كونها حصار أو مقاطعة والعللة الأساسية هي بنتائج هذه الإجراءات؛ خاصة أنه لم تنكر مصر والسعودية والإمارات والبحرية تلك الإجراءات.

ثانياً- الخلفية السياسية للحصار:

سياسة قطر الخارجية:

ولا يخفى على الجميع أن ساعد على إشعال نيران الأزمة بين الأشقاء التدخل المباشر وغير المباشر لبعض الدول، بهدف تشكيل تحالفات وتوازنات على أساس سياسي، ومصالح، بعيداً عن الإطار القومي، فللمشرق الأوسط أهمية كبرى في منظور كل دول العالم بسبب الموقع الجغرافي المتميز، ولوجود العديد من الموارد الاقتصادية، خصوصاً النفط، والأيدي العاملة، والطاقة الشمسية، والغاز، إلى جانب معادن عديدة مهمة في بناء صناعات حيوية ترتكز عليها قاعدة واسعة من التقدم العلمي والتكنولوجي، كما أن ممرات الشرق الأوسط، ومضائقه البحرية، تضمن السيطرة على العالم^(٢).

وكان لتقارب السياسة الخارجية لقطر مع تركيا وإيران أثر كبير في اندلاع الأزمة، وتري الدول العربية في سياسة تركيا وإيران خطراً كبيراً يهددها ويهدد استقرار المنطقة الإقليمي، بامتلاك إيران للنووي، وتدخلها في قضايا شائكة في

(١) منصور السعدي، حصار دولة قطر من منظور القانون الدولي ودور الوساطة في حلها في ضوء المواقف العربية والإقليمية والدولية، المجلة الدولية للقانون، المجلد العاشر، العدد المنتظم الأول، تصدر عن كلية القانون جامعة قطر، ٢٠٢١ ص ١١٥.

(٢) لواء أحمد يوسف محمد عبد النبي، تطور مفهوم وتطبيقات توازن القوى في النظام الدولي، السياسة الدولية، دراسات العدد ٢٢٠ - أبريل ٢٠٢٠، ص ٢٠.

سوريا، ونفس الأمر لتركيا التي زادت من تدخلها في العديد من دول الشرق الأوسط بشكل عام لدعم الحركات الإسلامية والثورات العربية وتلاقت إرادتي إيران وتركيا مع طموح قطر السياسي؛ فتركيا تتجه لزيادة نفوذها السياسي العالمي وبسط سيطرتها وقوتها الناعمة في محيطها الإقليمي، وكذلك إيران التي تأمل في زيادة نفوذها وسيطرتها على الدول المجاورة لها وتمثل خطر داهم خاصة بنسبة لدول الخليج.

وقد عكف قادة قطر منذ بداية العقد الثاني من الألفية الجديدة على تعزيز عناصر القوة الناعمة لها في سياستها الخارجية؛ في مسعى لإظهار البلاد في صورة الحليف المتطور والمحيد إلى جانب ممارسة ضغوط مباشرة على عدة أصعدة، تشمل ضخ استثمارات كبيرة وتدشين حملات إعلامية للتأثير على صناع القرار السياسي^(١).

ولم تكن هذه الأزمة الأولى بين قطر وجاراتها الخليجيات؛ إذ سبق للدول الخليجية الثلاث أن سحبت سفراءها من الدوحة في فبراير ٢٠١٤. وقد مثل حينها الخلاف على الموقف من ثورة ٣٠ يونيو في مصر التي أطاحت بنظام الرئيس السابق محمد مرسي في ٣ يوليو ٢٠١٣، بعد استمرار الخلاف الذي اشتعل حول ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١ في مصر، والموقف من عموم الثورات العربية ابتداءً من تونس أواخر عام ٢٠١٠، ونجحت الوساطة التي قامت بها الكويت في ذلك الوقت في احتواء الأزمة، وجرى اتفاق الرياض الأول ثم اتفاق الرياض التكميلي بعد مفاوضات استغرقت نحو ثمانية أشهر، وصولاً إلى اتفاق الرياض التكميلي في ١٦ نوفمبر ٢٠١٤، الذي حضره قادة دول مجلس التعاون باستثناء سلطنة عمان، هو فرض نهج وتوجهات جديدة على السياسة الخارجية القطرية.

التدخل في الشؤون الداخلية:

ومن أهم مبررات السعودية والبحرين والإمارات ومصر لفرض القيود على قطر: تدخلها في الشؤون الداخلية للدول، مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي، باعتبار أنها دول مستقلة ولها سيادة وواجب احترام سيادتها واستقلالها، وأيضاً دعم قطر للجماعات المتطرفة مثل (الإخوان المسلمين، والحوثيين، والقاعدة، وداعش) وتأييدها لإيران في مواجهة دول الخليج، بالإضافة لعملها على زعزعة أمن الدول وتحريض

(1) Celal Sakka, M. Sadik Akyar, What are the reasons behind the blockade on the State of Qatar by its neighboring Gulf countries and Egypt? And what are the implications of the imposed blockade now and beyond?, IOSR Journal of Humanities And Social Science, Volume 26, Issue 4, Series 8 (April, 2021),P63.

المواطنين على حكوماتهم، أما رد الفعل القطري فقد أصدرت الخارجية القطرية يوم الاثنين الموافق ٥ يونيو ٢٠١٧ بياناً رسمياً ردت فيه على قرار السعودية ومصر والإمارات والبحرين بقطع العلاقات الدبلوماسية معها، وأعربت الخارجية القطرية في بيانها الرسمي عن أسفها لقطع العلاقات، ووصفت الإجراءات بأنها غير مبررة، ومبينة على ادعاءات ومزاعم لا أساس لها من الصحة، وصفتها بأنها تهدد سيادتها وتنتهك القانون الدولي^(١).

ومن الجدير بالذكر؛ وجود الكثير من الدول المعارضة على مواقف قطر وتدخّلها في شئونها الداخلية، فقد أعلنت ست دول هي: السعودية والإمارات والبحرين ومصر واليمن والمالديف، وأعلنت حكومة اليمن تأييدها للخطوات التي اتخذتها قيادة التحالف العربي بإنهاء مشاركة القوات القطرية وقطع علاقاتها الدبلوماسية مع دولة قطر، وأيضاً حكومة شرق ليبيا قررت قطع علاقاتها مع قطر بسبب اعتداء قطر المتكرر على كرامة الشعب الليبي، حسب تصريح وزير الخارجية في الحكومة المؤقتة المنبثقة من مجلس النواب، وقررت الأردن تخفيض مستوي التمثيل الدبلوماسي مع دولة قطر وإلغاء ترخيص قناة الجزيرة، كما أعلنت موريشيوس وجزر القمر وموريتانيا والمغرب وتشاد قطع العلاقات مع قطر^(٢).

وفي رأينا أن عوامل كثيرة كانت السبب وراء سياسية قطر وتقاربها مع السياسية الخارجية لتركيا وإيران بعيداً عن محيطها العربي، وعلى رأس هذه العوامل السياسة الأمريكية، فبعد اتجاه دول الخليج إلى تعزيز علاقتها مع القطب الأوحده لضمان حمايتها واستقرارها، اختلصت السياسة الأمريكية وتراجعت عن تحمل المسؤوليات الأمنية وعن دعم الحلفاء والأنظمة العربية الحاكمة^(٣)، كما أن بداية اكتشاف الغاز

(١) لمزيد من التفاصيل راجع:

صالح زيد العتيبي: الثورات العربية وانعكاساتها على أمن دول مجلس التعاون الخليجي، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٢٤٣، ٢٤٠.

(٢) تقدير موقف | حصار قطر: سياقات استمرار الأزمة وأفاق حل وحدة الدراسات السياسية، ٣ حزيران / يونيو، ٢٠٢٠، ص ١.
(٣) تجد الإشارة أنه: مع نهاية حرب الخليج الثانية ١٩٩١ أبرمت الولايات المتحدة ودولة قطر اتفاقاً للتعاون العسكري بين البلدين، قامت قطر ببناء قاعدة «الغديد» أو ما يعرف بمطار «أبو نخلة» عام ١٩٩٦ بكلفة مليار دولار، واستخدمت الولايات المتحدة القاعدة بشكل سري عام ٢٠٠١ في الحرب على أفغانستان، وبعد ذلك بعام تم الاعلان بشكل رسمي عن تمركز القوات الأمريكية في القاعدة، وجرى توسيع القاعدة مع مرور الوقت وباتت تضم عدداً كبيراً من المنشآت مثل مراكز القيادة المتطورة ومخازن أسلحة ووقود وورشات صيانة للأسلحة والطائرات.

وبعد غزو العراق ٢٠٠٣ بفترة قصيرة تم نقل مركز العمليات القتالية الجوية الأمريكية في الشرق الأوسط من قاعدة الأمير سلطان الجوية في شرقي السعودية إلى قاعدة «الغديد» التي كانت تضم مقراً احتياطياً أقيم قبل عام، ومع لجوء الولايات المتحدة إلى استخدام المزيد من الطائرات في عملياتها العسكرية ومن بينها الطائرات بلا طيار في ملاحقة عناصر القاعدة وغيرها من التنظيمات المتطرفة زادت أهمية قاعدة «الغديد» حيث تعمل القوات الأمريكية بكامل الحرية ولا تدفع أية بدلات لدولة قطر، وتنطلق من القاعدة تقريباً طائرة كل ١٠ دقائق وعلى مدار الساعة لتنفيذ مهام قتالية فوق العراق وسوريا.
لمزيد من تفاصيل راجع التقرير المنشور على الموقع الرسمي BBC News في ١٥ يونيو ٢٠١٧.

<https://www.bbc.com/arabic/middleeast-40293795>

تاريخ الدخول ٢٠٢٢/٧/١٠ الساعة العاشرة صباحاً.

الطبيعي في قطر في سبعينيات القرن الماضي جعلتها تتحول إلى أحد أكثر بلدان العالم ثراءً، بالإضافة لقلّة عدد سكانها فيبلغ عدد سكان البلاد الآن ما يقرب من ٣ ملايين شخص، منهم ما ١٠% حتى ١٥% فقط من القطريين الأصليين، بالإضافة لموقعها الجغرافي المتميز، والاحتياطي الكبير من النفط والغاز، وكونها دولة صغيرة لها مميزات كبيرة من الناحية الاقتصادية والجغرافية، تريد أن تأمن وجودها وتحفظ استقلالها وعلى الدول العربية أن تعي جيداً أن ضمان وجودها وحماية استقلالها مرتبط بالتضامن العربي والوحدة؛ فعندما يوجد تضامن بين الدول تكون الدول قوية في مواقفها وحدتها.

المطلب الثاني أسباب الاستئناف

أثارت البحرين ومصر والسعودية والإمارات ثلاثة أسباب للاستئناف ضد قرار مجلس الإيكاو بتاريخ ٢٩ يونيو ٢٠١٨، من خلال مطالبة المحكمة بمراجعة ليس فقط صحة وشرعية قرار المجلس، ولكن القضاء ببطلانه من حيث المبدأ بسبب الانتهاكات الجسيمة للإجراءات القانونية، فقد خلط المستأنفون بين التمييز بين الاستئناف والإلغاء.

ويقع كل من الاستئناف والإلغاء تحت مظلة إجراءات ما بعد الفصل، لكنهما يختلفان بشكل أساسي عن بعضهما البعض؛ فالإلغاء أكثر شيوعاً في قضاء محكمة العدل الدولية، في حين تسمح إجراءات الاستئناف بتصحيح الأخطاء من قبل هيئة الاستئناف، التي تتمتع بسلطة استبدال قرار المحكمة الأدنى، في حين تسمح إجراءات الإلغاء بإبطال القرار الأصلي من قبل هيئة الإبطال لأسباب إجرائية، اعتماداً على أساس ولايتها القضائية، تتمتع محكمة العدل الدولية بالقدرة على العمل كهيئة استئناف وكهيئة إلغاء في الأحكام، لم تعلق المحكمة على قيام المستأنفين بدمج إجراءات الاستئناف والإلغاء^(١).

وسوف نقوم بدراسة تلك الأسباب، ولكن بالترتيب الذي أورده المستأنفون بالرغم من عدم رد المحكمة على تلك الأسباب بنض الترتيب:

السبب الأول : القصور في الإجراءات القانونية من قبل

المجلس :

دفعت السعودية ومصر والبحرين والإمارات بالقصور في الإجراءات وأن القرار لم يذكر الأسباب التي استندت إليها، مما يعده باطلاً، كما ينتقد المستأنفون غياب المداومات قبل القرار، باعتبار أن عقد المداومات بعد سمع الأطراف أمر ضروري لأي هيئة قضائية، كما ينتقد المستأنفون قرار المجلس التصويت بالاقتراع السري على الدفوع الابتدائية، على الرغم من طلبهم التصويت بندااء الأسماء، ويدفع المستأنفون

(1) (Marko Milanovi :OP CIT, P307

بأن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي قد انتهك مبدأ المساواة بين الأطراف والحق في الاستماع فلم يتم منحهم الوقت الكاف لعرض قضيتهم، وتم إعطاؤهم بشكل جماعي نفس المدة التي أعطيت لقطر بشكل فردي^(١).

رد قطر:

ردت قطر على ذلك الدفع بأن سلطة المحكمة الإشرافية على القرارات من قبل مجلس الإيكاو لا يمتد إلى المسائل الإجرائية، وأن قرار المجلس بالتصويت بالافتراع السري مسموح به صراحة بموجب المادة ٥٠ من النظام الداخلي للمجلس، فيما يتعلق بعدم وجود أسباب في القرار، وأكدت قطر أن إجراءات المجلس مطابقة ومستوفية للإجراءات المنصوص عليها سواء في الاتفاقية أو النظام الأساسي للمجلس وحقت المساواة بين الأطراف والحق في الاستماع^(٢).

استناداً إلى المادتين ٥٢ و٥٣ من اتفاقية شيكاغو وما يسبقها ممارسة مجلس الإيكاو، دفعت قطر بأن مجلس الإيكاو استوفى أغلبية التصويت الصحيحة لاتخاذ قرار بشأن الاعتراضات الأولية.

رد المحكمة:

قضت المحكمة فيما يتعلق بذلك السبب أن المخالفات الإجرائية التي زعمها المستأنفون لم تمس بأي طريقة أساسية من شرعية القرار^(٣).

التعليق:

في رأينا لم يتضمن حكم المحكمة أي تحليل للحجج العديدة والمحددة للمستأنفين حول المخالفات الإجرائية واكتفت بشرعية قرار المجلس في هذا الشأن وبالرغم من ذلك نجد في الفقرات الختامية تشير المحكمة إلى عدم تسبب القرار بشكل كاف^(٤)، مما يشكل تضارب في حكم المحكمة وكان من الأفضل للمحكمة مراجعة إجراءات المجلس حيثيات قراره بشكل أكثر تفصيلاً خاصة وأنها محكمة استئناف.

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras111:115.

(2) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras116:121.

(3) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras122:126.

(4) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Para125

ولكن يرجع ذلك بسبب اختلاف مسألة الدفع الأولية أمام مجلس الإيكاو ومحكمة العدل الدولية، ولا شك في وجود غموض في مسألة الدفع الأولية، ويرجع ذلك لتعديل لائحة محكمة العدل الدولية لعدّة تعديلات منذ عام ١٩٥٧، ويمكن التساؤل عمّا إذا كان ينبغي إعادة موازنة لائحة الإيكاو مع لائحة محكمة العدل الدولية الحالية، فعلى سبيل المثال؛ فيما يتعلق بمسألة الاعتراضات الأولية، تنص المادة الخامسة من لائحة الإيكاو على ما يلي: «إذا طعن المدعى عليه في اختصاص المجلس بالنظر في الموضوع المقدم من الطالب، فعليه أن يقدم اعتراضاً أولاً يبين فيه الأساس الذي يقوم عليه الاعتراض».

ومن ناحية أخرى، تنص المادة التاسعة والسبعون من لائحة محكمة العدل الدولية على ما يلي: «أي اعتراض من جانب المدعى عليه بشأن اختصاص المحكمة أو مقبولية الطلب، أو أي اعتراض آخر يُطلب اتخاذ قرار بشأنه قبل أي إجراءات أخرى بشأن حيثيات القضية، يُقدّم خطياً في أسرع وقت ممكن...»

وتجدر الإشارة إلى أن لائحة محكمة العدل الدولية فيها ذكر لعبارات الاختصاص و«المقبولية» و«اعتراض آخر» كأساس للاعتراضات الأولية، في حين لا تتضمن لائحة الإيكاو أي ذكر لعبارات المقبولية، أو اعتراض آخر^(١).

وفي رأينا أن السبب الرئيسي حول عدم تطوير لائحة المجلس الإيكاو، قلة القضايا المعروضة على المجلس؛ فمنذ إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي (١٩٤٧) تم عرض أقل من عشر قضايا فقط أمام مجلس الإيكاو للفصل فيها، وهو عدد قليل جداً، فعرض على المجلس تسع قضايا لتسوية الخلافات بين الدول المتعاقدة، وفقاً للمادة الرابعة والثمانين من اتفاقية شيكاغو، وقد رفعت القضايا الست الأولى بين ١٩٥٢ و ٢٠٠٠ في حين رفعت القضايا الثلاث الأخيرة في ٢٠١٦ و ٢٠١٧، ومن أهم القضايا التي عرضت على المجلس الهند ضد باكستان (١٩٥٢) المملكة المتحدة ضد إسبانيا (١٩٦٩) وباكستان ضد الهند (١٩٧١) كوبا ضد الولايات المتحدة (١٩٩٨) البرازيل ضد الولايات المتحدة (٢٠١٦)^(٢).

(١) راجع الوثيقة الصادرة للجنة القانونية - الدورة السابعة والثلاثون؛

LC/37-WP/3-227/7/18

(٢) لمزيد من تفاصيل راجع؛

Mathieu Vaugeois, Settlement of Disputes at ICAO and Sustainable Development, Institute of Air and Space Law, June 2016, PP5::12.

وبالنظر إلى القضايا المعروضة انتهت معظمها إلى التسوية الودية، ويرجع ذلك إلى طبيعة المجلس كونه لم يكن هيئة قضائية بالمعنى الضيق لمفهوم القضاء الدولي، وأعضائه في الأساس مندوبون عن دولهم، ويعربون عن وجهة نظر دولهم لا وجهة نظرهم، كما أن أغلب خلافات الطيران هي ذات طبيعة سياسية، مما يجعل أغلب الأطراف تفكر في الحلول الدبلوماسية قبل اللجوء لتسوية إنزامية.

السبب الثاني: رفض المجلس الاعتراضات الأولية وتمثلت في

نقطتين:

١ - عدم اختصاص مجلس الإيكاو بنظر النزاع :

دفع المستأنفون بعد اختصاص مجلس الإيكاو بنظر النزاع تأسيساً على نص المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو، حيث المادة المذكورة قصرت اختصاص المجلس حول الخلاف بين اثنين أو أكثر من الدول فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية وملاحقتها، والنزاع مع قطر يتعلق بشأن انتهاك قطر اتفاقية الرياض والفصل في نظر النزاع سوف يتطلب من المجلس الدخول في موضوعات ليست من اختصاصه، ألا وهي الالتزامات الواجب الالتزام بها بشأن مكافحة الإرهاب والقواعد الخاصة بعدم التدخل لشؤون الداخلية لدول، وهي موضوعات خارجة عن اختصاص المجلس، وإغلاق المجال الجوي أمام قطر، هو في الأصل جزء من نزاع الأطراف حول موضوعات لا يمكن تسويتها عن طريق المجلس، فإن القضية الحقيقية المتنازع عليها بين الطرفين تتعلق بانتهاكات قطر لالتزاماتها بموجب القانون الدولي غير المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، والتدابير المضادة التي يتخذها المستأنفون رداً على الانتهاكات القطرية^(١).

رد قطر على الدفع:

ردت قطر بأنه لا شيء في الاتفاقية أو في قواعد الإيكاو لتسوية النزاعات، يضع أي قيود أخرى على نظر النزاع سوى ما جاءت به المادة ٨٤ بأن يتعلق بتطبيق أو تفسير الاتفاقية، وأن يمكن التسوية عن طريق التفاوض^(٢).

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras 41:43.

(2) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras 44: 45

رد المحكمة:

أكدت المحكمة أن الخلاف بين الطرفين المعروضة على مجلس الإيكاو بشأن التفسير والتطبيق من اتفاقية شيكاغو وملاحقتها، وبالتالي يقع ضمن نطاق المادة ٨٤ من الاتفاقية، وكون هذا الخلاف نشأ في سياق أوسع لا يحرم مجلس الإيكاو الاختصاص، ورفضت المحكمة دفع مصر والبحرين والإمارات والسعودية بتكييف قيود الطيران المفروضة على قطر كتدابير مضادة مشروعة، وأن للنزاع جوانب موضوعية أخرى، لا يشكل مانع يمنع مجلس الإيكاو من نظر النزاع^(١).

٢ - عدم القبول لعدم الملائمة القضائية:

دفعت مصر والسعودية والإمارات والبحرين بأنه إذا تم نظر القضية في شكلها الحالي من قبل المجلس، فسيكون أمام مجلس منظمة الطيران المدني الدولي خياران.

أولاً: الحكم بمدى قانونية قيود الطيران كتدابير مضادة، وهل أخلت قطر بالتزاماتها الدولية في موضوعات لا تتعلق بالطيران المدني؟ فإن هذا يعني أن المستأنفين سيكونون مطالبين بالدفاع عن دفاعهم على أساس التدابير المضادة أمام مجلس غير مختص للبت في مثل هذه الأمور.

ثانياً: رفض مجلس الإيكاو الاستماع إلى الدفاع على أساس التدابير المضادة، وهذا يعني أنه لا يمكنه البت في جميع الأمور المعروضة عليه، وسيكون من الخطأ أن يفصل المجلس في النزاع بشكل جزئي، متجاهلاً ذلك الجزء الأهم في دفاعهم كمستأنفين.

وتؤكد الدول الأربع أن طلب قطر المقدم إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي غير مقبول، والقول بغير ذلك سوف يجعل المجلس أن يفصل في موضوعات لا يمتلك اختصاصاً بشأنها، وغير متوافقة مع الأساس القانوني للولاية للمجلس وبالتالي فهي غير متوافقة مع « الملائمة القضائية » والوظيفة « القضائية » لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي بموجب المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو^(٢).

رد قطر:

ردت قطر في مذكرتها المقدمة إلى المجلس، أن قواعد منظمة الطيران المدني الدولي لتسوية الخلافات لا تسمح بالدفع بالابتدائية على القبول، وحث المجلس

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras 48:49.

(2) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Para52.

على عدم البت في المقبولية في مرحلة الدفع الابتدائية، مع الاعتراف بأن المدعى عليهم لم يمنعوا من تقديم دفعوهم في مذكراتهم المضادة بشأن الأسس الموضوعية، وأنه إذا تم الاستجابة للسبب الثاني سوف يعرقل دور المجلس في نظري نزاع يتعلق بتطبيق الاتفاقية^(١).

رد المحكمة:

رفضت المحكمة السبب ذلك للاستئناف وجاء في حيثياتها أنه من الصعب تطبيق مفهوم القضاء إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، فالمجلس جهاز دائم مسئول أمام جمعية الإيكاو العمومية ومكون من ممثلين معينين من الدول المتعاقدة التي تنتخبها الجمعية وليس لمندوبي الدول التصرف بشكل مستقل بصفتهم الشخصية كما في المحاكم القضائية، بالإضافة إلى وظائفه التنفيذية والإدارية المحددة في المادتين ٥٤ و ٥٥ من اتفاقية شيكاغو، علاوة على وظيفته في تسوية الخلافات، فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية وملاحقتها، وبالرغم من ذلك لا يعد مجلس الإيكاو كهيئة قضائية بالمعنى المفهوم؛ فوظيفة تسوية المنازعات التي يضطلع بها في القضايا الخارجية للطيران المدني لغرض حصري هو الفصل في النزاع الذي يقع ضمن ولايته القضائية بموجب المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو وبالتالي، احتمالية أن ينظر مجلس الإيكاو في القضايا التي تقع في خارج نطاق الاتفاقية تنحصر في تفسير أو تطبيق شيكاغو^(٢).

التعليق على السبب الثاني للاستئناف:

مشكلة التدابير المضادة أنها تتم في مجتمع دولي يفتقر إلى أسباب قسرية لتسوية المنازعات، لذلك تعتقد كل دولة أن لها الحق في اللجوء إلى تدابير مضادة من جانب واحد لمساعدة الذات يطلق عليها التدابير المضادة، وتتخذ سلوكاً لا تنطوي على استعمال القوة والتهديد بها^(٣).

ومن خلال قراءة القانون الدولي العرفي نجد اللجوء لفكرة وقف خدمات النقل الجوي في كثير من الأحيان كتدابير مضادة وعلى سبيل المثال لا الحصر:

- وقف الهند لخدمات النقل الجوية مع باكستان عام ١٩٧٢.

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras 53:54.

(2) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras 57:62.

(٣) د. سميرة رشيد جابر التدابير المضادة في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، ٢٠١٩، ص ٢٨.

- وقف الولايات المتحدة الخدمات الجوية مع فرنسا ١٩٧٨.
- وقف بريطانيا الخدمات الجوية مع الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٧٩.
- إيقاف كندا ودول أخرى لخدمات النقل الجوية مع الاتحاد السوفيتي لعام ١٩٨٢.
- وقف الولايات المتحدة الأمريكية لخدمات النقل الجوية والبحرية مع نيكاراغوا عام ١٩٨٥.
- وقف الولايات المتحدة خدمات النقل الجوي مع جنوب أفريقيا عام ١٩٨٦.
- وقف خدمات النقل الجوي مع يوغوسلافيا السابقة عام ١٩٩٨^(١).

ففي مشروع لجنة القانون الدولي النهائي لعام ٢٠٠١ بشأن قواعد المسؤولية الدولية أكدت أن ارتكاب دولة ما لعمل غير مشروع دولياً يبرر في بعض الحالات اتخاذ الدولة المضرة لتدابير مضادة غير عسكرية بهدف حمل الدولة المسؤولة على وقف سلوكها غير المشروع وجبر الضرر، فالفقه والقضاء والممارسة الدولية تؤيد مبدأ مشروعية التدابير المضادة التي تستوفي الشروط الإجرائية والموضوعية^(٢).

وفكرة فرض تدابير على قطاع الطيران باتت فكرة غير مرغوب فيها خاصة في ظل كثرة استعمالها كورقة ضغط ليس فقط من جانب الدول فحسب؛ بل أيضاً من جانب الكثير من الكيانات والحركات السياسية، كوسيلة ضغط على الأنظمة السياسية أو لجذب الانتباه لقضية معينة أو لتحقيق أهداف سياسية^(٣).

والخلاصة يمكن القول أن القانون الدولي يوجد به شيء كبير من التناقض خاصة فيما يتعلق بفرض التدابير المضادة، ولكن الأمر يختلف بناءً على عدة أمور أولها مدى وجود منظمات دولية يمكن الاحتكام إليها، كما لا يخفى على أحد الجوانب السياسية كما سبق القول وأثرها في ذلك الشأن، إلا أن المتأمل في المواقف السياسية في الأونة الأخيرة، نجد أن بموجب القواعد المعاصرة يتجه المجتمع الدولي على تقييد حق استخدام التدابير المضادة بشكل عام التي تم اتخاذها بشكل فردي من دولة أو حتى بشكل جماعي من مجموعة من دول طالما لم تتم من خلال المنظمات المتخصصة.

(١) لمزيد من التفاصيل راجع:

د. عابدين عبد الحميد حسن قانديل، التدابير المضادة في القانون الدولي دراسة نظرية تطبيقية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ٢٠١٠، ص ١٠٢، ١٠٧.

(٢) نفس المرجع، ص ٧٧.

(٣) نيرمين أحمد عاطف عبد الله، المرجع السابق، ص ٤٧.

السبب الثالث: عدم الالتزام بالتفاوض المسبق؛

دفع المستأنفون أن قطر لم تقم بمحاولة حقيقية للشروع في مفاوضات مسبقة، كما نصت اتفاقية شيكاغو قبل تقديم النزاع إلى مجلس الإيكاو، واقتصار المفاوضات على طلب قطر لإجراء مشاورات في سياق منظمة التجارة العالمية، في حين أن النزاع المعروض على المجلس لا يمت بصلته لمنظمة التجارة العالمية.

رد قطر:

ردت قطر على ذلك الدفع أنها بذلت محاولة حقيقية للتفاوض في منظمة الإيكاو، بدءاً من ٥ يونيو ٢٠١٧، في اليوم الأول من قيود الطيران، وتشير إلى رسالتها بتاريخ ٨ يونيو ٢٠١٧ إلى رئيس مجلس الإيكاو، الذي طلب دراسة عاجلة بموجب المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو، وأشارت أيضاً إلى رسالتها للأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، بتاريخ ١٥ يونيو ٢٠١٧، والتي احتجت فيها بالمادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو، وطلبت من مجلس الإيكاو عقد اجتماع لفحص ودراسة تصرفات المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، جمهورية مصر العربية، ومملكة البحرين بشأن الحصار، وأشارت قطر أيضاً إلى التبادلات التي جرت خلال مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الدورة الاستثنائية في ٣١ يوليو ٢٠١٧، وأكدت قطر أيضاً أنها حاولت التفاوض مع المستأنفين خارج منظمة الطيران المدني الدولي، على سبيل المثال؛ سعت إلى تسوية النزاع من خلال تدخل الدول الأخرى، في إشارة إلى الاتصالات مع أمير الكويت ورئيس الجمهورية ووزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية.

تؤكد قطر أن المستأنفين أدلوا ببيانات تعبر عن رفض التفاوض، وتؤكد التقارير الصحفية بأن المستأنفين طلبوا ١٣ طلباً من قطر لتنفيذها بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠١٧، وأكدوا في تلك البيانات أنها غير قابلة للتفاوض^(١).

رد المحكمة :

اعتبرت المحكمة أن المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو تفرض شرطاً مسبقاً للتفاوض يجب الوفاء به من أجل اختصاص مجلس الإيكاو، قبل تقديم طلب بموجب المادة ٨٤، ويجب على الدولة المتعاقدة أن تبذل محاولة حقيقية للتفاوض مع الدولة الأخرى المعنية، إلا إذا كانت المفاوضات لا تؤدي إلى شيء غير العبث أو الجمود، فلا يمكن تسوية النزاع عن طريق التفاوض.

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras75:86.

وهذا الشرط المسبق لا يعني دوماً حدوث نتيجة أو حل للنزاع، ولكن يكفي التأكيد من عدم وجود احتمال بأن المزيد من المفاوضات من الممكن أن تحل النزاع. وترى المحكمة من خلال وقائع النزاع تبين عدم وجود حل بالمفاوضات في إطار منظمة الطيران المدني مع الأخذ في الاعتبار أيضاً التطورات خارج منظمة الطيران المدني الدولي، وقطع العلاقات الدبلوماسية بين دولة قطر والمستأنفين في ٥ يونيو ٢٠١٧، بالتزامن مع فرض قيود الطيران، وذكر كبار المسؤولين للدول المستأنفة أنهم لن يتفاوضوا مع قطر، مذكّرين بالمطالب التي كانت لديهم، ولا يوجد ما يدل على أن مواقف الطرفين فيما يتعلق بقيود الطيران تغيرت بين فرض تلك القيود وتقديم طلب قطر أمام مجلس الإيكاو في ٢٠ أكتوبر ٢٠١٧.

في ظل هذه الظروف، لم يكن هناك احتمال معقول أنه ممكن للتفاوض تسوية الخلاف بين الأطراف، سواء قبل مجلس الإيكاو أو في مكان آخر^(١).

التعليق:

تعد المفاوضات من أولى وسائل حل المنازعات الدولية والداخلية وتعد وسيلة جيدة لتبادل الآراء ومعرفة وجهات النظر حول أسس وعناصر النزاع القائم بين أطرافه، والمقصود بتبادل الآراء الحوار وتبادل الرأي من الدل المتنازعة بقصد الوصول إلى تسوية النزاع القائم بينهم ويقوم بها الدبلوماسيون أو مندوبو الأطراف في النزاع بمهمة المفاوضات^(٢).

ومن الثابت أن أفضل وسيلة لحل النزاع هي تلك التي تقضي بأن يتم ذلك عن طريق الاتصال المباشر أو الغير مباشر بين أطرافه بأنفسهم، بشرط ألا يكون ذلك رغبة في فرض حقوق لا يملكها طرف معين أو الرغبة في هضم حقوق الطرف الآخر أو طرف غائب عن عملية التفاوض أي أنه لكي يكون هناك تفاوض لا بد من وجود شيء يتم التفاوض عليه ويدخل في سلطة واختصاص الأطراف المعنية^(٣).

وفي رأينا أن السبب الرئيسي لتفاقم الأزمة هو عدم التفاوض بشكل حقيقي بين الأشقاء، خاصة في ظل كثير من التوترات والتصريحات من وسائل الإعلام وشبكات التواصل الاجتماعي، وساعدت كل هذه التصريحات إلى الرفض الكلي حتى لمجرد

(1) ICJ: JUDGMENT OF 14 JULY 2020, Paras87:97.

(٢) د. علي إبراهيم: العلاقات الدولية وقت السلم، دار النهضة العربية، ١٩٩٧/١٩٩٨، ص ١٥٠.

(٣) د. أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص ٤.

فكرة التفاوض، والمشكلة الحقيقية أن كل الأطراف حاول حشد وتأييد الدول الأخرى لوجهة نظرها، فأغلب التصريحات كانت في الأساس تخاطب الدول الأخرى، وأكبر برهان على ذلك بمجرد التفاوض بشكل جدي بين كل من قطر ومصر والسعودية والبحرين والإمارات ذابت كل القيود التي عرقلت ونام المحبة والأخوة بين الأشقاء، وقد شهدت العلاقات بين مصر والسعودية والبحرين والإمارات وقطر تطوراً إيجابياً ملحوظاً منذ أن وقعت الدولتان على اتفاقية العلا في السعودية مطلع عام ٢٠٢١، والتي أنهت الخلافات بين مصر والسعودية والإمارات والبحرين من جهة وقطر من جهة ثانية.

الخاتمة

الحمد لله الذي هدانا لهذا، وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله، وصلى الله على سيدنا محمد وآله وصحبه وسلم.

وبعد

عرضنا هذا البحث تحت عنوان: « الطعن على قرارات مجلس الطيران المدني أمام محكمة العدل الدولية » دراسة تحليلية في ضوء طعن مصر والبحرين والإمارات والسعودية ضد قطر، ولقد حاولنا قدر المستطاع أن نبرز أهم الإشكاليات التي تثيرها تسوية المنازعات المتعلقة بمجال الطيران المدني أمام مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وأن نؤكد دور محكمة العدل الدولية في معالجة وتفسير أحكام اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، عن طريق نظر الطعون على قرارات المجلس.

وبالرغم من صدور حكم محكمة العدل الدولية في (١٤ يوليو ٢٠٢٠) لصالح قطر في خلافها القائم منذ ٢٠١٧ مع السعودية والبحرين ومصر والإمارات العربية، ورفض المحكمة الاستئناف المقدم من الدول الأربع؛ لم يأت حل الأزمة عن طريق الوسائل القانونية الملزمة، وإنما جاء في يناير ٢٠٢١م، عن طريق روح التضامن والمحبة الموجودة بين الشعوب العربية التي تعد أكبر ضمان لحل المنازعات بين الأشقاء بشكل سلمي.

وانتهى البحث إلى بعض النتائج والتوصيات نذكر منها:

النتائج

- المجلس هو هيئة دائمة لمنظمة الطيران المدني الدولي، وله مهام متعددة باعتباره الجهاز التنفيذي للمنظمة، علاوة على اختصاصه بالفصل في النزاعات المتعلقة بتفسير وتطبيق الاتفاقية، وبالتالي المجلس لا يعد هيئة قضائية، بالرغم من إعطائه سلطة البت في النزاعات، خاصة بالنظر إلى أعضائه فهم في الأصل ممثلون لوجهة نظر دولهم ومعيّنون من قبل دولهم أيضاً.
- وفرت الاتفاقية الحق في استئناف قرارات المجلس أمام محكمة العدل الدولية أو هيئة تحكيم، وسمحت بإعادة فحص موضوع القضية بصفة كلية

- أو جزئية من أجل التأكد من صحة الحكم، بشرط أن يخطر المجلس اعتراض الدولة رغبتها في الاستئناف خلال ٦٠ يوم من تاريخ إخطارها بقرار المجلس.
- يختلف نظر الاستئناف من قبل محكمة العدل الدولية عن التحكيم، في ضرورة استيفاء بعض الشروط الخاصة طبقاً للنظام الأساسي للمحكمة، فلا يكفي صدور قرار أو حكم من المجلس ولكن يلزم توافر الشروط الأخرى مثل أن تكون الدول أعضاء بالنظام الأساسي للمحكمة، وبالرغم من ذلك نجد أن محكمة العدل الدولية، تبقى دائماً هي الخيار الأول لأي طرف يحاول استئناف قرارات المجلس.
- لمحكمة العدل الدولية دور هام في تطوير القانون الدولي العام، وبالرغم من نص المادة ٢٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية لا يشير إلى أحكام المحاكم إلا كمصدر رابع احتياطياً لا أصلياً، إلا أن الأهمية العلمية لأحكام محكمة العدل الدولية وآرائها الاستشارية تؤكد على الأهمية العلمية الكبيرة لأحكام المحكمة خاصة في مجال الاستئناف والرقابة على قرارات وهيئات التحكيم.
- ساعد على إشعال نيران الأزمة بين الأشقاء التدخل المباشر وغير المباشر لبعض الدول، بهدف تشكيل تحالفات وتوازنات على أساس سياسي، ومصالح، بعيداً عن الإطار القومي؛ فالشرق الأوسط أهمية كبرى في منظور كل دول العالم بسبب الموقع الجغرافي المتميز، ولوجود العديد من الموارد الاقتصادية، خصوصاً النفط، والأيدي العاملة، والطاقة الشمسية، والغاز، إلى جانب المعادن، كما أن ممرات الشرق الأوسط ومضايقه البحرية تضمن السيطرة على العالم.

التوصيات:

- نوصي بحل المنازعات بين الدول المتجاورة أو التي تنتمي إلى مناطق جغرافية متقاربة في إطار إقليمي بعيد عن المستوى الدولي أو حتى المنظمات المتخصصة، وذلك يحقق من احترام خصوصية النزاعات والثقافات، ويعزز العلاقات القائمة على حسن الجوار، فبالرغم من صدور قرار من مجلس الإيكاو ويعقبه حكم محكمة العدل الدولية إلا أنه لم يتم حل القضية إلا

عن طريق الدبلوماسية في يناير ٢٠٢١م، خاصة إن الأزمات التي يعاني منها العالم في الآونة الأخيرة، ستعم أكثر الدول تقدماً وحضارة، وأكبر مثال على ذلك النزاع بين روسيا وأوكرانيا.

• نوصي بضرورة تعزيز العلاقات الودية بين مختلف الدول العربية سناً لبعضها البعض سواء ذلك من خلال مسانبتها في المحافل الدولية، وتوحيد جهود المساعي الحميدة من أجل تسوية الخلافات، والاستعانة بما يسمى إدارة الأزمات داخل المحيط العربي، لقطع الطريق مباشرة على أي تفاقم قد يعتري العلاقة والمصالح، وضرورة وجود رؤية منهجية وآليات محددة يتم استخدامها وتدخلها مباشرة عبر لجان محايدة ومقبولة من الأطراف المتنازعة، وتكون تحت مظلة الجامعة العربية، حيث يقبلها الأطراف ويلتزمان بما ينتج منها من قرارات.

• ينبغي إعادة موازنة لائحة الإيكاو مع لائحة محكمة العدل الدولية الحالية، فعلى سبيل المثال؛ فيما يتعلق بمسألة الاعتراضات الأولية، تنص المادة الخامسة من لائحة الإيكاو على ما يلي: «إذا طعن المدعى عليه في اختصاص المجلس بالنظر في الموضوع المقدم من الطالب، فعليه أن يقدم اعتراضاً أولاً يبين فيه الأساس الذي يقوم عليه الاعتراض». ومن ناحية أخرى، تنص المادة التاسعة والسبعون من لائحة محكمة العدل الدولية على ما يلي: «أي اعتراض من جانب المدعى عليه بشأن اختصاص المحكمة أو مقبولية الطلب، أو أي اعتراض آخر يُطلب اتخاذ قرار بشأنه قبل أي إجراءات أخرى بشأن حيثيات القضية، يُقدم خطياً في أسرع وقت ممكن...». وتجدر الإشارة إلى أن لائحة محكمة العدل الدولية فيها ذكر لعبارة الاختصاص و«المقبولية» و«اعتراض آخر» كأساس للاعتراضات الأولية، في حين لا تتضمن لائحة الإيكاو أي ذكر لعبارة المقبولية أو اعتراض آخر.

• نوصي بتقييد استعمال فكرة التدابير المضادة على قدر الإمكان، وأن يكون استعمالها قاصراً على المنظمات الدولية، بشكل يتيح دراسة الأمر بشكل مسبق من كافة النواحي لإعطاء فرص لجميع الأطراف لتبادل وجهات النظر وضمان للالتزام بأحكام القانون الدولي.

- نوصي باحترام مبدأ عدم التدخل فى الشؤون الداخلية للدول، فهو من أهم المبادئ التي تحكم العلاقات بين الدول والتي تضمن من خلاله احترامها لسيادة الدول الأخرى ودول الجوار، خاصة بعد تراجع دور هذا المبدأ بحيث نجد أن خرقه انتقل من الاستثناء إلى ما يشبه القاعدة العامة، حيث يلاحظ كثرة ممارسة التدخل بشكل أدى إلى زعزعة السلم والأمن الدوليين.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب.

١. د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٣.
٢. د. أحمد أبو الوفا، المفاوضات الدولية، دراسة لبعض جوانبها القانونية فى القانون الدولي والشريعة الإسلامية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
٣. د. الخير قشي، إشكالية تنفيذ أحكام المحاكم الدولية بين النص والواقع، ط/٠١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ٢٠٠٠.
٤. د. الخير قشي: تقييم الشرط الاختياري لمحكمة العدل الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٩.
٥. د. ثروت أنيس الأسيوطي: قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، ١٩٦٦.
٦. د. حازم محمد عتلم: التحكيم والقضاء الدوليين، دراسة تطبيقية (الجزء الثاني- القضاء الدولي)، دار النهضة العربية، ٢٠١٦.
٧. د. حسين حنفي عمر: دور محكمة العدل الدولية كمحكمة طعن بالنسبة لأحكام التحكيم وأحكامها وأحكام دوائرها الخاصة للأحكام والقرارات الصادرة من بعض الهيئات القضائية الدولية الأخرى، دار النهضة العربية، ١٩٩٨.
٨. د. رشيد مجيد محمد الربيعي، دور محكمة العدل الدولية فى تفسير وتطبيق ميثاق الأمم المتحدة عمان، ٢٠٠١.
٩. د. سمية رشيد جابر التدابير المضادة فى القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، ٢٠١٩.
١٠. د. عابدين عبد الحميد حسن قانديل: التدابير المضادة فى القانون الدولي دراسة نظرية تطبيقية، ٢٠١٠.
١١. د. عبد الكريم عوض خليفة: أحكام لقضاء الدولي ودورها فى إرساء العرف والمبادئ العامة للقانون، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٦.
١٢. د. عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٠.
١٣. د. علي إبراهيم، العلاقات الدولية وقت السلم، دار النهضة العربية ١٩٩٧/١٩٩٨، ص

١٤. مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، ٢٠٠٨.
١٥. د. علي إبراهيم، العلاقات الدولية وقت السلم، دار النهضة العربية ١٩٩٧/١٩٩٨.
١٦. د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٢.
١٧. د. فرج سيد سليمان: رهن الطائرات، دراسة مقارنة ودولية، شركة الطوبجي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٨.
١٨. د. محمد شوقي عبدالعال: الطبيعية الأيدولوجية للقانون الدولي العام، مع إشارة خاصة إلى أزمة لوكوربي، بحث من سلسلة بحوث في كتاب قضية لوكوربي ومستقبل النظام الدولي، الأبعاد السياسية والاستراتيجية والقانونية، الطبعة الأولى، مركز دراسات العالم الإسلامي، ١٩٩٢.
١٩. د. محمد طلعت الغنيمي: الأحكام العامة لقانون الأمم، منشأة المعارف، ١٩٧٠.
٢٠. د. محمد عبدالرحمن الدسوقي: الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم والحرب، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨.
٢١. د. محمد محمود لطفى: تسوية منازعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨.
٢٢. د. نايف أحمد ضاحي الشمري، الاختصاص الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١-٢٠١٥.
٢٣. وزارة الحربية، مصلحة الطيران المدني: مجموعة تشريعات الطيران المصرية الوطنية منها والدولية، المطبعة الأميرية، ١٩٥٤.

ثانياً - الرسائل العلمية:

١. د. إبراهيم سعود حميد عبدالرحمن أبو ستيت: الجزاءات الدولية في القانون الدولي العام دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة أسيوط، ٢٠١٧.
٢. د. بورنان منال: فعالية الأحكام الصادرة عن الأجهزة القضائية للمنظمات الدولية، رسالة دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجبلالي اليابس - سيدي بلعباس، ٢٠٢١.
٣. د. رامي أحمد محمود سعد: التحكيم في المنازعات الناشئة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية في محيط التكتل الإقليمي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٢٠١٩.

٤. د. سعيد محمود وسي العامرية: دور منظمة الطيران المدني فى تطبيق القانون الجوي الدولي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٧٧.
٥. د. صالح زيد العتيبي: الثورات العربية وانعكاساتها على أمن دول مجلس التعاون الخليجي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ٢٠٢٠.
٦. د. عابدين عبد الحميد حسن قانديل: التدابير المضادة فى النظام القانوني الدولي، دراسة نظرية تطبيقية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ٢٠١٠.
٧. عبد الله محمد عبيد: الاعتبارات السياسية فى مجلس الأمن وأثرها على المحكمة الجنائية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.
٨. د. فتحي على الغنيمي: الوظيفة التشريعية والقضائية لمنظمة الطيران المدني الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٧.
٩. ناصر سعد الغزاوي: تنفيذ أحكام القضاء الدولي، دراسة تحليلية مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الأزهر بغزة، ٢٠١٨.
١٠. نيرمين أحمد عاطف عبدالله: مكافحة الإرهاب الجوي فى المواثيق الدولية والوطنية مع التطبيق على الولايات المتحدة الأمريكية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٧.
١١. د. يحيى محمد أحمد الشيخ: أثر التحديات الاقتصادية للعوامة على صناعة النقل الجوي: دراسة حالة الهيئة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية السودانية ١٩٨٥ - ٢٠٠٣م، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات التجارية، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، ٢٠٠٦.

ثالثاً - الدوريات:

١. أحلام قراوي: تداعيات أزمة فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي فى العالم، المجلة الجزائرية للأبحاث الاقتصادية والمالية، المجلد ٣، العدد ٢٠٢٠.
٢. أحمد يوسف محمد عبد النبي: تطور مفهوم وتطبيقات توازن القوى فى النظام الدولي، السياسة الدولية، دراسات العدد ٢٢٠ - أبريل ٢٠٢٠.
٣. سهيلة بوترة: وسائل تنفيذ الحكم الدولي، مجلة المعارف، المجلد ٣، العدد ٥.
٤. د. ماهر جميل أبو أخوات: القضاء الإداري فى الأمم المتحدة - مجلة البحوث الفقهية والقانونية كلية الشريعة والقانون، دمنهور، جامعة الأزهر، العدد ٣، المجلد الثاني، ٢٠١٦.

٥. وحدة الدراسات السياسية: تقدير موقف حصار قطر: سياقات استمرار الأزمة وآفاق حل ٣ حزيران/ يونيو، ٢٠٢٠،
٦. د. نجم عبود مهدي: سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية فى ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة (٣) المجلد (٣) العدد (١) الجزء (١) أيلول ٢٠١٨م - محرم ١٤٤٠هـ.

المراجع الأجنبية:

1. Celal Sakka, M. Sadik Akyar, What are the reasons behind the blockade on the State of Qatar by its neighboring Gulf countries and Egypt? And what are the implications of the imposed blockade now and beyond?, IOSR Journal of Humanities And Social Science, Volume 26, Issue 4, Series 8 (April. 2021).
2. Marko Milanovi: International Civil Aviation Organization—jurisdiction and admissibility—precondition of negotiation—due process—ICJ's appellate function—annulment, The American Journal Of International Law Vol. 115:2,2021.
3. Mariano J. Aznar: the obligation to exchange views before the international tribunal for the law of the sea :a critical appraisal, revue belge de droit international- editions Bruylant, Bruxelles2014/1.
4. Mathieu Vaugeois: Settlement of Disputes at ICAO and Sustainable Development, Institute of Air and Space Law, June 2016.
5. Shabtai Rosenne, The law and practice of the international court of justice , Dordrecht /Boston / Lancaster, 1982.
6. The International Negotiations Handbook ,A Joint Project from Baker & McKenzie , The Public International Law & Policy Group.
7. Zorica Jerernic: dispute resolution in international civil aviation, institute of air and space law Mcgil University, montreal august 1996.

الطعن على قرارات مجلس الطيران المدني الدولي أمام محكمة العدل الدولية في ضوء طعن مصر والبحرين والإمارات والسعودية ضد قطر

الملخص

أشارت الأزمة بين السعودية والإمارات والبحرين ومصر مع قطر بسبب حصار قطر، أهمية دور مجلس الطيران المدني في تسوية المنازعات وأهمية محكمة العدل الدولية كجهة استئناف للطعن في قرارات المجلس، خاصة بعد صدور حكم الاستئناف في ١٤ يوليو ٢٠٢٠ من محكمة العدل الدولية، والتأكيد على أن الضمان الأول لحل الخلافات هو روح التعاون والتضاهم بين الشعوب.

الكلمات الدالة: حصار قطر، محكمة العدل الدولية ، الإيكاو، مجلس الإيكاو،
تسوية المنازعات

Appeal against the decisions of the Civil Aviation Council before the International Court of Justice

In light of the appeal of Egypt, Bahrain, United Arab Emirates and Saudi Arabia against Qatar

Dr.. Ahmed Talha Hussein

Abstract:

The crisis between Saudi Arabia, the Emirates, Bahrain, and Egypt with Qatar, due to the blockade of Qatar, raised the importance of the role of The ICAO in settling disputes. As well as the importance of the International Court of Justice as an appellate body for appealing against the decisions of the Council, especially after the issuance of the appeal ruling on July 14, 2020 and the confirmation that the first guarantee for resolving disputes is the spirit of cooperation and understanding between peoples.

Keywords: Qatar's Blockade, International Court of Justice, ICAO, The ICAO Council, Dispute Settlement